

MANHATTAN TAXI CABS CORP., TOMAS ORTIZ, H.N.C. TOMAS  
 ORTIZ TAXI SERVICE Y CLARA DE ORTIZ, H.N.C.  
 CLARA DE ORTIZ TAXI y UNION DE OPERADORES DE  
 TAXI. Caso Núm.CA-2984. Decisión Núm. 370.

#### DECISION Y ORDEN

El 11 de agosto de 1964 el Oficial Examinador, Lic. Miguel A. Velázquez Rivera, rindió su informe en el caso del epígrafe.

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

La Junta ha considerado el Informe del Oficial Examinador, que se hace formar parte de esta Decisión y Orden, las excepciones radicadas por las partes, así como el expediente completo del caso y por la presente adopta las conclusiones de hecho y de derecho, así como las recomendaciones del Oficial Examinador, con las modificaciones y observaciones que más adelante se señalan.

Coincidimos con el Oficial Examinador en que al determinar sobre la existencia o ausencia de una relación obrero-patronal, el factor decisivo es el "control" que retiene el supuesto patrono sobre las personas que colaboran en la empresa. Así lo hemos resuelto en casos anteriores.

En el caso de Perla Taxi, Inc., D-334, bajo una situación de hechos casi similar, <sup>1/</sup> resolvimos que el control ejercitado por la empresa convertía en empleados no sólo a los conductores arrendatarios de taxímetros, sino aún a los que trabajaban en vehículos propios.

En el caso de Buena Vista Dairy esta Junta pondero las realidades económicas a la luz de los objetivos que la Asamblea Legislativa se propuso realizar. Se aplicó el criterio anunciado por la Junta Federal <sup>2/</sup> bajo la ley Wagner al considerar como factor importante la posición económica en que se encuentra una persona en relación con la otra. Pero asimismo se consideraron y aplicaron principios de derecho común al resolver que los vendedores de leche eran empleados porque el querellado ejercía sobre ellos un amplio grado de control y además retuvo el poder de aplicarles medidas disciplinarias.

Asimismo, en el caso de Asociación Hípica de Puerto Rico, D-190 se sostuvo que los jinetes eran empleados aplicando ambos criterios: el de "posición económica" y el de "retención de control".

---

<sup>1/</sup> Se concluyó que el patrono mantenía una supervisión efectiva tanto sobre la conducta de los choferes a quienes se les arrendaba los carros como sobre la conducta de los choferes que poseían los vehículos;

<sup>2/</sup> NLRB v. Hearst Publications, Inc., 322 US 11 (1943)

En el caso de Commonwealth Taxi Co., h.n.c. Commonwealth Transport Co., Inc., et. al, D-337, el querrellado alegó que los conductores no eran empleados.

A base del criterio del "alcance de control" se resolvió que los conductores de taxímetros eran empleados del patrono, rechazándose la alegación de que el contrato entre las partes convertía la relación en una de arrendamiento.

En el caso de Four Brother Corporation, Majestic Arrow Taxi, D-207, se planteó la misma controversia. Resolvimos que, de la faz del acuerdo mediante el cual la Honorable Comisión de Servicio Público permite el sistema de arrendamiento utilizado por la empresa Four Brother, surgía que se había hecho un cambio en la forma de compensación de los choferes sin que se modificasen las relaciones de patrono y empleado.

Aplicado el criterio del "alcance de control" a los hechos del caso de epígrafe, es forzoso concluir que existe la relación de patrono y empleado. El Oficial Examinador concluyó que es la empresa la que fija los turnos y que los conductores tienen la obligación de entregar los vehículos en el garage de la empresa a una hora determinada; que los conductores deben tomar la gasolina en un garage propiedad de la compañía y que la empresa retiene la llave del tapón de gasolina; de los dieciséis autos que posee la empresa, catorce están pintados de blanco y dos de rojo; todos los vehículos tienen inscrito al costado los nombres de Manhattan Taxi Cabs o el de Clara de Ortiz; todos los conductores deben pagar veinticinco centavos diarios a la corporación para el pago del seguro choferil; todos los conductores están cubiertos por las disposiciones de la Ley de Compensaciones a Obreros de Puerto Rico; la empresa tiene autoridad para llamar la atención al conductor que viole las reglas de disciplina.

Debemos añadir que al desestimarse la alegación del patrono a los efectos de la existencia de una relación de arrendamiento, pesaron en nuestro ánimo las condiciones que la Comisión de Servicio Público impuso al autorizar estos contratos de arrendamiento. Mediante acuerdo de 8 de enero de 1957 <sup>3/</sup>, la Comisión autorizó a las empresas dedicadas a la operación de taxímetros a arrendar los vehículos a los choferes. Fue condición expresa de la autorización que se incorporaría a los contratos de arrendamiento las condiciones impuestas en el acuerdo. El acuerdo dispone, entre otras cosas, que las concesionarias son directamente responsables ante la Honorable Comisión del cumplimiento del acuerdo y de los reglamentos y leyes. Como dijimos en una decisión anterior:

"bastaría ese grado de control que debe y puede ejercer la empresa para cumplir con

---

<sup>3/</sup> Copia del acuerdo de la Comisión de Servicio Público se une a esta Decisión y Orden como Anexo I.

los reglamentos y Acuerdos de la Comisión de Servicios Públicos, para concluir que los choferes de taxímetros siguen siendo empleados del patrono." 4/

El Oficial Examinador concluyó, además, que desde el 7 de marzo de 1964 la parte querellada ha rehusado negociar colectivamente con la unión. Para remediar los perjuicios causados por esa conducta, ordenaremos a las querelladas a negociar colectivamente con la unión, y se dispondrá que el convenio que se firme, si alguno se firma se hará retroactivo al 7 de marzo de 1964. Entendemos que, dentro del propósito reparador de colocar a los agravios en la misma posición que hubiesen tenido de no haber mediado las prácticas ilícitas de los querellados, esta acción afirmativa es la más adecuada para cumplir con los fines de la Ley. 5/

#### ORDEN

A base de todo lo anteriormente expuesto se ordena a la querellada, Manhattan Taxi Cabs Corp., Tomás Ortiz, h.n.c. Tomás Ortiz Taxi Service y Clara de Ortiz, h.n.c. Clara de Ortiz Taxi:

1. Cesar y Desistir de:

a. Rehusar negociar colectivamente con la Unión de Operadores de Taxi como la representante exclusiva de los trabajadores empleados en una unidad apropiada de negociación colectiva.

b. Intervenir, restringir, ejercer coerción o intentar intervenir o restringir o ejercer coerción con los trabajadores en el ejercicio de los derechos garantizados por el Artículo 4 de la Ley.

2. Tomar la siguiente acción afirmativa que consideramos efectúa los propósitos de la Ley:

a. Negociar colectivamente a su requerimiento con la Unión de Operadores de Taxi, representante de sus empleados en una unidad apropiada de negociación colectiva en cuanto a términos y condiciones de empleo; Disponiéndose: que el convenio colectivo que se firme, si alguno, se haga retroactivo al 7 de marzo de 1964.

b. Fijar inmediatamente en sitios conspicuos de su negocio y mantener fijados por un período no menor de treinta (30) días copias del Aviso que se une a esta Decisión y Orden.

c. Notificar al Presidente de la Junta, dentro de un plazo de diez (10) días, las providencias que ha tomado para cumplir con lo aquí ordenado.

---

4/ Four Brothers Corporation, Majestic Arrow Taxi, D-201

5/ Junta de Relaciones del Trabajo v. Abelardo Ceide, h.n.c. Fincas Victoria y Carrizales, 89 DPR

En San Juan, Puerto Rico, a 30 de septiembre de 1964.

(Fdo.) Antonio J. Colorado  
 Presidente  
 (Fdo.) Alfredo Nazario  
 Miembro Asociado  
 (Fdo.) Liberto Ramos  
 Miembro Asociado

ANEXO I

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE VEHICULOS  
 DEDICADOS A SERVICIO DE TAXI

San Juan, Puerto Rico, y a los \_\_\_\_\_ días del mes  
 de \_\_\_\_\_ de 19\_\_.

COMPARECEN:

DE UNA PARTE: \_\_\_\_\_ representada  
 para este acto por \_\_\_\_\_, mayor de  
 edad, \_\_\_\_\_ y vecino de San Juan, Puerto  
 Rico, quien en adelante se denominará "LA ARRENDADORA";

Y DE LA OTRA PARTE: \_\_\_\_\_, mayor  
 de edad, de profesión chofer, y vecino de \_\_\_\_\_, con  
 licencia vigente de operador de taxi expedida por la  
 Comisión de Servicio Público número \_\_\_\_\_,  
 quien en adelante se denominará "EL ARRENDATARIO".

AMBAS PARTES aseguran tener y tienen la capacidad  
 legal necesaria para obligarse y en su consecuencia,

EXPONEN;

PRIMERO: LA ARRENDADORA es concesionaria de  
 \_\_\_\_\_ licencias de taxis que le autorizan a  
 operar en servicio de taxi en el área metropolitana  
 \_\_\_\_\_ vehículos y entrè dichos vehículos está  
 el siguiente:

MARCA: \_\_\_\_\_ MOTOR NUMERO: \_\_\_\_\_

MODELO Y AÑO: \_\_\_\_\_ LICENCIA NUMERO: \_\_\_\_\_

LICENCIA DE TAXI NUM. \_\_\_\_\_

SEGUNDO: LA ARRENDADORA y el ARRENDATARIO han  
 convenido y convienen en celebrar un CONTRATO DE  
 ARRENDAMIENTO del vehículo anteriormente descrito,  
 el que llevan a efecto por medio del presente docu-  
 mento y bajo las siguientes condiciones:

(1) La ARRENDADORA cede, da y traspasa en arren-  
 damiento al ARRENDATARIO el vehículo anteriormente  
 descrito para ser operado éste única y exclusivamente  
 en servicio de taxi en el área metropolitana, sujeto  
 a la reglamentación y órdenes aprobadas por la Comi-  
 sión de Servicio Público para esta clase de servicio

y aquellas que se puedan aprobar en el futuro.

(2) El canon de arrendamiento será el que aparece en la tabla al calce del presente documento y que se hace formar parte de este convenio y lo pagará el ARRENDATARIO a la ARRENDADORA diariamente en las oficinas de ésta.

(3) Será por cuenta del ARRENDATARIO toda gasolina y aceite que consuma el vehículo mientras dure el presente contrato, siendo por cuenta de la ARRENDADORA las reparaciones al motor, carrocería y el mantenimiento del vehículo durante el término de este contrato.

(4) El ARRENDATARIO se obliga a cumplir con todas las reglas, reglamentos y órdenes aprobadas por la Comisión, o que se aprueben en el futuro, así como son todas las leyes, órdenes y reglamentos de tránsito.

(5) El término de este contrato será indefinido, pero podrá ser rescindido por cualquiera de las partes en cualquier fecha durante su vigencia, o si durante éste, cualquiera de las partes no cumpliera con las leyes, reglas y reglamentos de tránsito o reglas, órdenes y reglamentos de la Comisión de Servicio Público.

(6) Durante la vigencia de este contrato la ARRENDADORA se compromete a mantener al día el seguro del vehículo por los límites aprobados por la Comisión contra riesgos a la propiedad ajena y daños personales; no obstante, el ARRENDATARIO responderá a la ARRENDADORA de cualquier daño o perjuicio que se cause con motivo del manejo de dicho vehículo negligentemente por el ARRENDATARIO.

(7) El ARRENDATARIO se compromete a conservar el vehículo durante la vigencia de este contrato limpio y en buenas condiciones y a conservarlo en forma tal que sea apto para prestar el servicio que viene obligado a prestar, y lo entregará al vencimiento del contrato o cuando éste se rescinda en las mismas condiciones en que lo recibe, salvo el deterioro natural por su uso.

(8) La ARRENDADORA se reserva el derecho de sustituir el vehículo con la aprobación de la Comisión de Servicio Público, objeto de este arrendamiento, por otro vehículo también debidamente autorizado por la Comisión de Servicio Público, para ser dedicado al servicio de taxi.

(9) El ARRENDATARIO se compromete, además, a mantener en vigor y debidamente renovada su licencia de operador de taxi, mientras esté vigente el presente contrato y el incumplimiento de esta condición será causa suficiente para su rescisión.

(10) Si el ARRENDATARIO no cumpliera con las leyes, y reglamentos de tránsito, o con las reglas, órdenes y reglamentos de la Comisión de Servicio Público sobre el servicio de Taxi, será causa suficiente para que la Comisión de Servicio Público cancele su licencia de operador de taxi.

(11) Queda entendido y aceptado por las partes que la copia del acuerdo aprobado por la Comisión de Servicio Público en 3 de enero de 1957 que aparece unido al presente contrato, forma parte del mismo y está sujeto a su cumplimiento por ambas partes.

TAL es el contrato que las partes celebran entre sí, sin que exista convenio oral o de otra naturaleza entre ellas, siendo por tanto el único y exclusivo documento el aquí otorgado.

San Juan, Puerto Rico, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
ARRENDADORA

\_\_\_\_\_  
ARRENDATARIO

\_\_\_\_\_  
TESTIGO

CANON DE ARRENDAMIENTO

Turno de A.M. a P.M.	Turnos Corridos
Turno de P.M. a A.M.	A.M. a P.M.
Lunes, Martes, Miércoles y Jueves -- \$ _____	Lunes, Martes, Miércoles y Jueves -- \$ _____
Viernes, Sábado y Domingo-- \$ _____	Viernes, Sábado y Domingo -- \$ _____

\_\_\_\_\_  
Arrendadora

\_\_\_\_\_  
Arrendatario

\_\_\_\_\_  
Presidente de la Comisión de Servicio Público

Aprobado por la Comisión de Servicio Público el contrato que antecede hoy día \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_.

Estoy enterado del acuerdo de la "Comisión de Servicio Público" aprobado el 3 de enero de 1957, concerniente al SERVICIO DE TAXIS.

\_\_\_\_\_  
AVISO A TODOS NUESTROS EMPLEADOS

EN CUMPLIMIENTO DE

una Decisión y Orden de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico y con el propósito de efectuar la política pública de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, TODOS NUESTROS EMPLEADOS QUEDAN NOTIFICADOS QUE:

NOSOTROS, el Patrono y sus agentes, y cualesquiera otras personas que ejerzan funciones de supervisión, en forma alguna intervendremos, restringiremos, ejerceremos coerción o intentaremos intervenir, restringir o ejercer coerción con nuestros empleados en el ejercicio de sus derechos, entre otros, a organizarse entre sí, a constituir, afiliarse o ayudar a Unión de Operadores de Taxi o a cualquier otra organización obrera, a negociar colectivamente a través de representantes por ellos seleccionados y a dedicarse a actividades concernidas con el propósito de negociar colectivamente u otro fin de ayuda o protección mutua.

NOSOTROS negociaremos colectivamente a su requerimiento con la organización obrera arriba mencionada como la representante exclusiva de todos los empleados en la Unidad de Negociación Colectiva aquí descrita en relación a salarios, horas de trabajo y otros términos y condiciones de empleo, y si se llegare a un acuerdo, incorporaremos dicho acuerdo en un convenio firmado. La Unidad de Negociación Colectiva incluye:

Todos los conductores de taxímetros utilizados por Manhattan Taxi Cabs Corp., Tomás Ortiz Taxi Service y Clara de Ortiz Taxi; excluidos ejecutivos, administradores, supervisores, personal de oficina, mecánicos, ayudante de mecánicos, hojalateros, 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.

Patrono:

Fecha:

A \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 1964

Por:

Representante                      Título

Este AVISO deberá permanecer fijado en sitios visibles a los empleados por un período no menor de treinta (30) días y no deberá ser alterado, modificado o cubierto en forma alguna.

#### INFORME DEL OFICIAL EXAMINADOR

La audiencia en el caso del epígrafe se celebró el 19 de mayo de 1964. Compareció la División Legal de la Junta, representada por la Lcda. Marta Ramírez de Vera. La parte querellada estuvo representada por el Lic. Miguel E. Herrero Frank.

Prestaron testimonio oral durante la audiencia los señores Genaro Andújar, Nicolás Calderón, Antonio Pagán Santiago y Tomás Ortiz. Ambas partes ofrecieron evidencia documental en apoyo de sus alegaciones.

A base de la evidencia ofrecida durante el curso de la audiencia, el suscribiente hace las siguientes

CONCLUSIONES DE HECHO

I-La Organización Obrera:

La Unión de Operadores de Taxi es una organización obrera que admite en su matrícula a conductores de taxímetros y otras personas empleadas en el negocio de transportación.

II-El Patrono:

Tomás Ortiz, es el Presidente de una corporación familiar, denominada Manhattan Taxi Cabs Corporation. Esta Corporación obtuvo la franquicia de la Comisión de Servicio Público para operar taxímetros en la zona metropolitana. Es dueña de una serie de carros que también operan bajo la razón social de Tomás Ortiz Taxi Service y Clara de Ortiz Taxi.

Ortiz organizó su negocio en forma tal que los conductores de sus vehículos no reciben un salario fijo por su labor, sino que, al ser empleados, reciben el automóvil y vienen obligados a pagar a la corporación un determinado canon por día. Ese canon fluctúa, ya que es mayor durante los días viernes a domingo de cada semana. La evidencia aportada demostró también que no existe un lugar específico en el cual los automóviles de la Manhattan Taxi Cabs Corporation se estacionan. Cada conductor tiene completa discreción sobre el uso del vehículo durante las horas del día o de la noche en que lo tenga bajo su custodia. Desde luego, la empresa es la que fija los turnos para que los diversos conductores puedan obtener la llave del vehículo en una hora determinada. Es parte del convenio existente la obligación del conductor a entregar el vehículo en los garajes de la empresa a una hora determinada.

Ortiz exige que los conductores del vehículo tomen la gasolina para los mismos en un determinado garaje que es propiedad de la compañía. La corporación retiene la llave del tapón de la gasolina, de suerte que los conductores están imposibilitados de tomar gasolina en otro garaje que no sea el de la empresa. La corporación no mantiene un sistema telefónico en relación con los autos. Es decir, a diferencia de otras compañías de taxímetros que operan en el área metropolitana, ninguna persona podría llamar a un determinado teléfono y solicitar el servicio de uno de los taxi de la corporación. De los diez y seis (16) autos que posee la empresa, catorce están pintados de blanco, y dos, de rojo. Todos tienen inscrito al costado el nombre de Manhattan Taxi Cabs o el de Clara de Ortiz, quien es la esposa del Presidente de la Corporación.

La prueba aportada indica que el procedimiento que se sigue para que un conductor pueda comenzar a prestar sus servicios con la empresa consiste en personarse en la oficina de la compañía y llenar un

formulario en el cual debe indicarse el número del seguro social, la dirección y el lugar donde ha trabajado con anterioridad. En adición a ello deben adherirse dos fotografías a la solicitud. El Presidente de la empresa determina si emplea al solicitante. En caso afirmativo le hace entrega del automóvil, le asigna el turno de trabajo y le informa la cantidad de dinero que deberá entregar a la empresa al final de cada turno.

Todos los conductores de taxímetros que trabajan para la empresa satisfacen veinticinco centavos por día al presidente de la corporación, de suerte que pueda pagarse la contribución al seguro choferil. La evidencia también demostró que todos los conductores están cubiertos por las disposiciones de la Ley de Compensaciones a Obreros de Puerto Rico.

En cada uno de los días de la semana de lunes a viernes, cada conductor entrega a la empresa la suma de \$8.25. Esta convenido que el conductor puede retener para sí cualquier cantidad obtenida en exceso de \$8.25. Los turnos regulares comienzan a las 6:00 de la mañana y se extienden hasta las 4:00 de la tarde. Los conductores pueden prorrogar la entrega hasta las 4:30 de la tarde en caso de que el tránsito esté muy congestionado.

La Empresa tiene un empleado en sus oficinas a cargo de asignar los turnos a los diversos conductores. Las oficinas radican en la Calle Santiago Iglesias #9, en la Pda. 27 de Santurce.

Otra norma que sigue la empresa es la de exigir a cada conductor que pague una suma de \$8.25 adicionales si entrega el automóvil luego de la hora de expiración del turno convenido. La posición de la empresa para explicar esta exigencia es la de que cada conductor debe pagar el turno adicional completo, si no entrega el automóvil a la hora convenida.

Tanto el presidente de la empresa como su esposa y el empleado a cargo de la oficina de la Compañía tienen autoridad para llamar la atención al conductor que viole las reglas de disciplina. En algunos casos, la sanción incluye el asignar el automóvil a un nuevo solicitante.

Cuando uno de los conductores desea tomar el día libre debe notificarlo en la tarde anterior al empleado de la compañía a cargo de la oficina. No existe norma alguna para la concesión de vacaciones anuales o por enfermedad. Hasta el presente, los conductores no las han disfrutado.

### III-Los Hechos:

La prueba aportada reveló que el 18 de febrero de 1964, luego de una elección por consentimiento, la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico,

certificó a la Unión de Operadores de Taxi como el representante exclusivo de los empleados de la querrellada en una unidad apropiada de negociación colectiva. El 7 de marzo de 1964, la parte querrellada rehusó negociar colectivamente con la unión. La posición patronal ha sido desde aquel momento la de que los conductores de taxímetros de la empresa no son empleados dentro del significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, por lo que ella no viene obligada colectivamente con la unión certificada.

El 9 de marzo de 1964, el patrono presentó a diversos conductores de taxímetros de los que laboraban para la empresa un formulario que contiene un contrato de Arrendamiento de Servicios, requerido por la Comisión de Servicio Público. Esos contratos estipulaban por escrito las condiciones bajo las cuales los conductores laborarían para la empresa. Los trabajadores entendieron que, si suscribían los formularios, perderían sus derechos bajo la Ley y se negaron a firmarlos. La empresa hizo claro que la firma de los convenios de trabajo era una condición precedente para la continuación de los servicios. Los conductores llevaron los formularios al presidente de la unión y éste se trasladó a la Comisión de Servicio Público para indagar sobre las consecuencias que podría acarrear la firma de los contratos. Finalmente, a los dos días de iniciada la controversia, los trabajadores se reintegraron a sus labores y continuó la situación normalmente en la empresa.

A base de las anteriores conclusiones de hecho, el Oficial Examinador hace las siguientes

#### CONCLUSIONES DE DERECHO

##### I-La Organización Obrera:

La Unión de Operadores de Taxi es una organización obrera dentro del significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico.

##### II-El Patrono:

En verdad se trata de un caso marginal en el cual hay que tomar en cuenta todo el conjunto de circunstancias presentes para concluir que existe una relación obrero patronal. Los factores que tenderían a indicar que no existe dicha relación son el hecho de que los trabajadores no reciben una compensación fija; no hay un lugar específico en el cual los conductores estacionan sus vehículos en espera de clientes; no existe un servicio telefónico que permita controlar el despacho de vehículos a un determinado cliente; los trabajadores tienen absoluta discreción en cuanto a las horas en que exactamente deben prestar servicios y las rutas a seguir. Por último, la forma de compensación se asemeja a la de un contrato de arrendamiento.

No podríamos pasar por alto, sin embargo, que el criterio básico para la determinación de si existe o no una relación obrero patronal es el de "retención de control". National Van Lines, Inc. v. N.L.R.B. 273 F.2d. 402; Los Angeles Evening Herald and Express, 102 N.L.R.B. v Steimberg, 182 F.2d. 850.

Hay factores presentes en este caso que indican claramente que el patrono mantiene suficiente control sobre los conductores como para concluir que éstos son sus empleados. Veamos: El patrono asigna los turnos en que cada conductor puede tener un automóvil bajo su custodia; la empresa impone sanciones a los trabajadores por faltas cometidas; determina cuándo se inicia y cuándo termina la relación entre los conductores y el patrono; todos los trabajadores vienen obligados a adquirir la gasolina para sus vehículos en los garajes de la compañía, reteniendo el patrono la llave del tanque de la gasolina; la franquicia expedida por la Comisión de Servicio Público está a nombre de la empresa y no de cada uno de los conductores individuales; los trabajadores aportan la cuota requerida por Ley para el Seguro Social y el Seguro Choferil; todos los vehículos tienen un color uniforme y una misma inscripción en sus costados.

En mérito de lo expuesto no nos queda otra alternativa que concluir que la pretendida relación de arrendador y arrendatario alegada por el patrono en este caso es tan sólo una norma que la empresa sigue para facilitar un ingreso seguro a la compañía. No podemos sostener que no existe una relación obrero patronal en este caso. Por el contrario, concluimos que la Manhattan Taxi Cabs Corporation, Tomás Ortiz Taxi Service y Clara de Ortiz Taxi, son patronos dentro del significado de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico.

### III-Las Prácticas Ilícitas de Trabajo:

Los hechos relacionados con la negativa del patrono a negociar colectivamente con la unión no están en controversia. Concluimos que desde el 7 de marzo de 1964, los querellados han rehusado negociar colectivamente con la unión que representa a los trabajadores en una unidad apropiada de negociación colectiva. Por tanto, la parte querellada ha incurrido y está al presente incurriendo en una práctica ilícita de trabajo dentro del significado del Artículo 8, Sección 1, Incisos (a) y (d) de la Ley.

A igual conclusión no podemos llegar en cuanto a la imputación que los abogados de la Junta hicieron en la querrela sosteniendo que el patrono había decretado un cierre forzoso allá para el 9 de marzo de 1964. El hecho de que el patrono exigiera a sus empleados que suscribieran el formulario conteniendo el contrato de

arrendamiento que exigía la Comisión de Servicio Público, no puede ser considerado como un acto ilegal. Las discrepancias que motivaron la paralización de las labores de la empresa durante dos días surgieron más bien como consecuencia de la errónea interpretación que los trabajadores dieron a la exigencia de la empresa. Tan es así, que ellos interpretaron que si firmaban el contrato perderían sus derechos bajo la Ley. Esa interpretación era errónea pues el contrato escrito nada adicionaba a los acuerdos verbales bajo los cuales ellos habían venido laborando.

En mérito de lo expuesto, concluimos que la parte querellada no incurrió en práctica ilícita de trabajo alguna bajo las disposiciones del Artículo 8, Sección 1, Inciso (c) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico.

#### RECOMENDACIONES

Habiendo concluido que las querelladas han incurrido en sendas prácticas ilícitas del trabajo, recomendamos a la Junta que se le ordene cesar y desistir de las mismas y tomar determinada acción afirmativa que consideramos efectúa los propósitos de la Ley. La parte querellada deberá:

1. Cesar y Desistir de:

Rehusar negociar colectivamente con la Unión de Operadores de Taxi como la representante exclusiva de los trabajadores empleados en una unidad apropiada de negociación colectiva.

2. Intervenir, ejercer coerción o intentar intervenir o ejercer coerción con los trabajadores en el ejercicio de los derechos garantizados por el Artículo 4 de la Ley.

3. Tomar la siguiente acción afirmativa que consideramos efectúa los propósitos de la Ley:

a) Negociar colectivamente a su requerimiento con la Unión de Operadores de Taxi, representante de sus empleados en una unidad apropiada de negociación colectiva en cuanto a término y condiciones de empleo.

b) Fijar inmediatamente en sitios conspicuos de su negocio y mantener fijados por un período no menor de treinta (30) días copias del Aviso que se une a este Informe.

c) Notificar al Presidente de la Junta, dentro de un plazo de diez (10) días, las providencias que ha tomado para cumplir con lo aquí ordenado.

En San Juan, Puerto Rico, a 11 de agosto de 1964.

Miguel A. Velázquez Rivera  
Oficial Examinador