

ADMINISTRACION DE TERRENOS -LA NUEVA CENTRAL AGUIRRE -y-
UNION OBREROS UNIDOS DE LAS FERROVIAS DE AGUIRRE, AFI-
LIADA A LA A.M.C. & B. OF N. A., AFL-CIO. CASO NUM.
P-2776. Decisión Núm. 606. Resuelto en 29 de octubre
de 1971.

Ante: Sr. Salvador Cordero
Oficial Examinador

COMPARECENCIAS

Sr. Gerardo Benito
Por el Patrono

Sr. Manuel Santel
Sr. Paul Galvin
Sr. Peter P. Huegel
Por la Peticionaria

DECISION Y ORDEN DE ELECCIONES

A base de una Petición para Investigación y Certificación de Representante Enmendada que radicó la Unión Obreros Unidos de las Ferrovías de Aguirre, afiliada a la A.M.C. & B. of N. A., AFL-CIO, en adelante la Peticionaria, en la que alega que se ha suscitado una controversia de representación entre los despachadores de trenes que emplea la Administración de Terrenos -La Nueva Central Aguirre, en adelante el Patrono, la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, en adelante la Junta, ordenó la celebración de una audiencia pública para resolverla. La audiencia se llevó a cabo el 20 de mayo de 1971, ante el señor Salvador Cordero, quien fuera designado Oficial Examinador por el Presidente de la Junta.

En la etapa informal el caso fue investigado por el Examinador, Sr. Estanislao García.

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

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

CONCLUSIONES DE HECHO

I.- El Patrono:

Administración de Terrenos de Puerto Rico -La Nueva Central Aguirre, es un patrono dentro del significado del Artículo 2, Incisos 2 y 11 de la Ley.

II.- La Organización Obrera:

La Unión de Obreros Unidos de la Ferrovías de Aguirre, afiliada a la Amalgamated Meat Cutters and Butcher Workmen of North America, AFL-CIO, es una organización obrera dentro del significado del Artículo 2, Inciso 10 de la ley.

III.- La Unidad Apropriada:

La Peticionaria alega que la unidad apropiada en este caso es la siguiente:

"Todos los despachadores de trenes que utiliza el patrono en sus labores de ferrovías en la Central Aguirre, Puerto Rico; Excluidos: Supervisores, ejecutivos, administradores, mayordomos, listeros, capataces, personal cubierto por otros convenios colectivos, y cualesquiera otras personas con poderes para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto."

El patrono, por otro lado, sostiene que los despachadores de trenes comprendidos en la unidad que solicita la peticionaria son supervisores y, por lo tanto, la petición debe desestimarse.

La prueba que desfiló durante la audiencia revela que el patrono opera un sistema de ferrovías denominado Ponce and Guayama Railroad de la Nueva Central Aguirre. Los empleados que se utilizan en la operación y mantenimiento de este sistema de ferrovías, excepto los de oficina y los despachadores, son representados por la peticionaria y están al presente cubiertos por un convenio colectivo firmado con ésta.

El patrono utiliza los servicios de tres despachadores de trenes en el sistema. Estos trabajan en tres turnos, a saber, uno de 6:00 A.M. a 2:00 P.M., otro de 2:00 P.M. a 10:00 P.M. y el tercero de 10:00 P.M. a 6:00 A.M. Para realizar su trabajo los despachadores cuentan con una oficina en la propia Central Aguirre. Esta oficina está dotada de un sistema de comunicaciones por radio y de teléfono.

En cada una de las máquinas que utiliza el patrono en el sistema de ferrovías normalmente trabajan cuatro personas. Una de ellas es el conductor de la misma. Otra es el supervisor del grupo.

Cuando la máquina va a salir a trabajar, su conductor va a la oficina de los despachadores y recibe de manos del ayudante del Jefe de Tráfico las órdenes escritas en relación con el trabajo que se va a realizar. Esas órdenes ha sido previamente preparadas por el Jefe de Tráfico, quien es, a su vez, el Supervisor de los despachadores.

Tanto el Jefe de Tráfico como su ayudante trabajan en turnos durante el día. En ausencia de éstos, durante las horas de la noche, los propios despachadores entregan las órdenes escritas a los conductores.

Una vez que la máquina ha salido a trabajar todos sus movimientos son controlados y guiados por el despachador de turno. El despachador tiene en su poder una relación de todas las máquinas que trabajan en su turno. Su trabajo consiste en dirigirlas de manera que unas no intervengan con las otras y que no hayan accidentes entre ellas. El despachador lleva a cabo esta tarea mediante el uso de radio-teléfono y del teléfono. Por este medio transmite las instrucciones pertinentes a los maquinistas.

Los despachadores, además, dirigen mediante comunicación por radio y por teléfono el movimiento de los carros de brigadas. Estas brigadas son las que se utilizan para darles mantenimiento a las vías férreas. Utilizan para moverse de unos lugares a otros una máquina pequeña.

Durante el curso de la audiencia el presidente local de la Peticionaria, Sr. Manuel Santel Moret, declaró que los despachadores no tienen personal asignado a ellos. Según su testimonio el personal que se utiliza en las máquinas, así como el de las brigadas de mantenimiento, tienen sus propios supervisores. Sostuvo que a pesar de que en ciertas situaciones el despachador puede dar instrucciones para que una máquina dañada sea retirada de servicio o que un despachador continúe trabajando más allá de su horario regular de trabajo, en verdad éstas son órdenes de rutina donde el despachador no tiene que ejercer discreción alguna.

En el curso de la audiencia el patrono presentó como testigo al Sr. Ralph Patton, quien se desempeña como Superintendente de Ferrovías de la empresa.

El señor Patton declaró que los despachadores de trenes no tienen autoridad para emplear, despedir, ascender, trasladar o disciplinar personal del patrono, pero sí para hacer recomendaciones sobre estos extremos.

A base de la totalidad de la prueba que desfiló durante la audiencia y de los escritos y de la evidencia documental que sometieron las partes cabe concluir que los despachadores del patrono no tienen autoridad para emplear, despedir, ascender, disciplinar o trasladar personal de la empresa. Cabe concluir, además, que los mencionados despachadores no tienen personal asignado para su supervisión.

Aunque en el curso de la audiencia y en los escritos que sometió posteriormente el patrono sostuvo que estos despachadores tenían autoridad para hacer y hacían recomendaciones en relación con los empleados de las máquinas y de las brigadas y que tales recomendaciones podían afectar el status de estos empleados, de la totalidad del récord no surge que en verdad ellos ejerzan tales funciones.

Esta Junta ha resuelto 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. Autoridad de las Fuentes Fluviales de Puerto Rico, D-465, Pág. 4, (Informe del Presidente adoptado por la Junta); Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), D-549.

En el caso Autoridad de Tierras, D-118, esta Junta expresó que no es suficiente que se cuente con las facultades inherentes al cargo, sino que real y positivamente se efectúen dicha prerrogativas. Agregó la Junta el ejercicio esporádico de tales actos es insuficiente ya que el factor determinante es la regularidad con que la persona ejercite las funciones de supervisión.

Citando el caso Douglas Aircraft Co., 50 NLRB 784, resuelto bajo la Ley Wagner, hace algún tiempo dijimos:

"Por regla general es nuestra norma excluir de la unidad apropiada aquellas personas 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."^{1/}

A base de todo lo anterior, concluimos que los despachadores de trenes del patrono son empleados dentro del significado del Artículo 2, Inciso 3 de la Ley.

El 13 de agosto de 1971, expedimos una Resolución mediante la que ordenamos que la audiencia en este caso fuese reabierto a los fines de recibir prueba únicamente en cuanto a cual debería ser la unidad apropiada en relación con los despachadores de trenes que emplea el patrono.

En el curso de esta audiencia, tanto el representante del patrono como el de la unión peticionaria manifestaron que los despachadores de trenes deben estar comprendidos en una unidad apropiada distinta y separada de la unidad que comprende a los demás empleados que se utilizan en el sistema de ferrovías. La prueba que desfiló durante la audiencia revela que entre los despachadores de trenes existe un alto grado de intereses en común y que los intereses de éstos, en términos generales, son distintos a los de los empleados comprendidos en la unidad apropiada cubierta por el convenio colectivo vigente.

A base del expediente completo del caso y tomando en consideración el deseo de las partes concluimos que la unidad apropiada en este caso es la siguiente:

"Todos los despachadores de trenes que utiliza el patrono en sus labores de ferrovías en la Central Aguirre en Aguirre, Puerto Rico; excluidos: administradores, ejecutivos, supervisores, 'Train Master', 'Assistant Train Master', el Clerk de la Oficina de Tráfico, personal cubierto por los distintos convenios colectivos, empleados excluidos de otras unidades apropiadas y cualesquiera otras personas con poderes para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto."

Concluimos que tal unidad asegura a los empleados concernidos el pleno disfrute de su derecho a organizarse entre si, negociar colectivamente y llevar a cabo los demás propósitos de la Ley.

IV.- La Controversia de Representación:

La Unión de Obreros Unidos de las Ferrovías de Aguirre, Afiliada a la A.M.C. & B. of N.A., AFL-CIO, interesa representar a los despachadores de trenes del patrono Administración de Terrenos -La Nueva Central Aguirre. Concluimos, por lo tanto, que se ha suscitado una controversia de representación entre los referidos empleados.

Para resolver la controversia de representación a que aludimos en el párrafo anterior, ordenaremos la celebración de unas elecciones por votación secreta entre los despachadores de trenes, para que éstos decidan si desean o no estar representados a los fines de la negociación colectiva por la unión peticionaria.

^{1/} Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), supra.

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 la unidad apropiada que se menciona en el Apartado III de esta Decisión y Orden, se celebren unas elecciones por votación secreta bajo la dirección del Jefe Examinador de la Junta, quien, sujeto a las disposiciones del Artículo III, Sección 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 sean los que aparezcan trabajando para él en la nómina que seleccione el Jefe Examinador, la que deberá representar un período normal de operaciones, incluidos los empleados que no aparecieran en dicha nómina, bien por enfermedad, o por estar de vacaciones, pero excluidos los que desde entonces hayan renunciado o abandonado sus empleos y que no hayan sido reemplazados 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 Unión Obreros Unidos de la Ferrovías de Aguirre, Afiliada a la A.M.C. & B. of N.A., AFL-CIO.

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

CERTIFICACION DE REPRESENTANTE

El 29 de octubre de 1971, la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico expidió una Decisión y Orden de Elecciones en el caso del epígrafe. En la misma se ordenó que se celebraran unas elecciones entre todos los despachadores de trenes que utiliza el patrono en sus labores de ferrovías en la Central Aguirre, Puerto Rico, para que éstos seleccionaran su representante, si alguno, a los fines de la negociación colectiva.

Conforme con dicha Decisión y Orden, el 23 de noviembre de 1971 se celebraron las elecciones bajo la dirección y supervisión del Jefe Examinador de la Junta quien actuó como agente de ésta. El resultado de las mismas, según se desprende de la Hoja de Cotejo de Votos, copia de la cual se le suministró a las partes es el siguiente:

1.- Número de votantes elegibles	3
2.- Votos válidos contados	3
3.- Votos a favor de la Unión Obreros Unidos de las Ferrovías de Aguirre, Afiliada a la A.M.C. & B. of N.A., AFL-CIO	3
4.- Votos en contra de la unión participante.	0
5.- Votos recusados	0
6.- Votos nulos	0

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

Es evidente que una mayoría de los votos válidos se depositaron a favor de la Unión Obreros Unidos de las Ferrovías de Aguirre, Afiliada a la A.M.C. & B. of N.A., AFL-CIO.

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

La Unión Obreros Unidos de las Ferrovías de Aguirre, Afiliada a la A.M.C. & B. of N.A., AFL-CIO, ha sido designada y elegida por una mayoría de todos los despachadores de trenes que utiliza el patrono en sus labores de ferrovías en la Central Aguirre en Aguirre, Puerto Rico; excluidos: administradores, ejecutivos, supervisores, "Train Master", "Assistant Train Master", el "Clerk" de la oficina de Tráfico, personal cubierto por los distintos convenios colectivos, empleados excluidos de otras unidades apropiadas y cualesquiera otras personas con poderes para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el status de los empleados o hacer recomendaciones al efecto.

De conformidad con el Artículo 5, Inciso (1) de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, la Unión Obreros Unidos de las Ferrovías de Aguirre, Afiliada a la A.M.C. & B. of N.A., AFL-CIO, es la representante exclusiva de los referidos empleados a los fines de la negociación colectiva respecto a tipos de paga, salarios, horas de trabajo y otras condiciones de empleo.

En San Juan, Puerto Rico, a 18 de enero de 1972.

LINO PADRON
Presidente

ADOLFO D. COLLAZO
Miembro Asociado

REECE B. BOTHWELL
Miembro Asociado