

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DEL TRABAJO
NEGOCIADO DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE
PO BOX 195540
SAN JUAN, PUERTO RICO 00919-5540

**AUTORIDAD METROPOLITANA
DE AUTOBUSES (AMA)**
(Autoridad o Patrono)

Y

**TRABAJADORES UNIDOS DE LA
AUTORIDAD METROPOLITANA
DE AUTOBUSES Y RAMAS
ANEXAS (TUAMA)**
(Unión)

LAUDO DE ARBITRAJE

CASO NÚM.: A-03-3610

**SOBRE: SUSPENSIÓN POR
INSUBORDINACIÓN**

ÁRBITRO: MIGUEL A. RIVERA SANTOS

I. INTRODUCCIÓN

La vista de arbitraje del presente caso se celebró en el Negociado de Conciliación y Arbitraje del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, en San Juan, Puerto Rico, el 30 de agosto de 2005. El caso quedó sometido para su resolución el 28 de septiembre de 2005, fecha en que vencía el término para radicar los alegatos escritos.

La comparecencia registrada fue la siguiente:

POR LA AUTORIDAD METROPOLITANA DE AUTOBUSES (AMA), en adelante "la Autoridad", comparecieron: Lcda. Claribel Ortiz, Representante Legal y Portavoz; Sr. Armando Meléndez, Subdirector de Recursos Laborales; Sra. Sharon Báez, Empleada Despachadora y Testigo; y la Srta. Helen Cortés, Estudiante del Instituto de Relaciones del Trabajo de la Universidad de Puerto Rico (Observadora).

POR LOS TRABAJADORES UNIDOS DE LA AUTORIDAD METROPOLITANA DE AUTOBUSES Y RAMAS ANEXAS (TUAMA), en adelante “la Unión”, comparecieron: Lcdo. Leonardo Delgado Navarro, Representante Legal y Portavoz; Sr. David Trinidad, Portavoz del Comité de Quejas y Agravios; Sr. Ramón Ayala, Portavoz Alterno del Comité de Quejas y Agravios; y el Sr. Enrique Canabal, Querrellado y Testigo.

II. ACUERDO DE SUMISIÓN

Que el Honorable Árbitro determine a la luz de la prueba y el Convenio si el trabajador incurrió en la conducta imputada, de determinar que incurrió o no, el Árbitro está facultado para emitir el remedio que entienda procede.

III. Prueba Documental

CONJUNTOS

Exhibit 1. Convenio Colectivo entre la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) y los Trabajadores Unidos de la Autoridad Metropolitana de Autobuses y Ramas Anexas (TUAMA), con vigencia del 1 de marzo de 1998 al 14 de julio de 2003.

Exhibit 2. Hoja para cotejo de rutas del terminal de Capetillo, para el 15 de mayo de 2003.

AUTORIDAD

Exhibit 1. Informe del Supervisor, Sr. Benito Ruiz Pérez, por el suceso ocurrido el 15 de mayo de 2003, en que se le imputa la comisión de insubordinación al Sr. Enrique Canabal.

IV. RELACIÓN DE HECHOS

1. El Sr. Enrique Canabal, querellado, trabaja en la Autoridad Metropolitana de Autobuses y se desempeña como Conductor de Guagua.
2. El 15 de mayo de 2003, el querellante, se encontraba trabajando en el terminal de Capetillo y su ruta (A3 - Río Piedras a Cataño) comenzaba a las dos y quince de la tarde (2:15 p.m.).
3. La unidad asignada al querellado era la número 95094, la cual iba a ser entregada por el Sr. Robert Stomth.
4. Dicha unidad estaba supuesta a llegar a las dos de la tarde (2:00 p.m.), no obstante, ésta llegó tarde.
5. La Sra. Sharon Báez, despachadora, le informó al querellado que la hora de salida del terminal de su unidad iba a ser cambiada para los dos y treinta de la tarde (2:30 p.m.), a causa del atraso del anterior conductor, el cual registró en su hoja de asistencia, las dos y veinticinco de la tarde (2:25 p.m.), como su hora de llegada.

6. La señora Báez, tenía la capacidad para informarle a los conductores, los cambios de horas de entrada y salida de las unidades, a base de las instrucciones impartidas por su supervisor.

7. El querellado, a pesar de haber recibido la instrucción de la nueva hora de salida de su unidad, éste en conversaciones con otros conductores, que tenían previsto salir entre esas horas, decidió salir un poco antes de la hora indicada del terminal, para evitar inconvenientes en la ruta.

8. La señora Báez informó a su supervisor, Sr. Benito Ruiz, sobre lo sucedido, por lo que éste preparó un informe del incidente.

V. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El asunto a resolver en el caso de autos es determinar si el Sr. Enrique Canabal incurrió o no en la conducta imputada de insubordinación.

La Autoridad alegó, mediante prueba testifical y documental, que el querellado incumplió con una orden directa dada por un empleado con autoridad para reasignar horarios. Que el querellado hizo caso omiso de la directriz impartida y salió antes de la hora asignada. Específicamente se le había impartido la directriz directa al querellado de que su unidad saldría del terminal a las dos y treinta de la tarde (2:30 p.m.) y éste

salió, según registrado, por la señora Báez en la Hoja de Cotejo de Rutas¹, a las dos y veintitrés de la tarde (2:23 p.m.). Arguyó, además, que la señora Báez al percatarse de que el querellado se aprestaba a salir fuera de la hora indicada, salió para avisarle y que éste no le prestó atención. En cuanto a la hora de llegada del señor Stomth, anotada por la señora Báez en su registro, sostuvo que la misma fue la hora en que éste registró su llegada en la hoja de asistencia ubicada en la oficina del terminal, y no la hora en que llegó con la unidad. Por lo que la misma reflejaba una hora posterior a la llegada con la unidad, ya que los conductores les toman de dos a tres minutos para llegar a la oficina y registrar su hora de llegada en la hoja de asistencia.

La Unión, por su parte, admitió, que en efecto, el querellado había salido antes de la hora asignada, pero que la misma fue de uno a dos minutos antes. Alegó que la razón para dicho adelanto, fue que el atraso incomoda a los usuarios del servicio de guaguas y tal molestia pone en riesgo la salud y seguridad de los conductores. Sostuvo que era imposible que el querellado hubiera salido a las dos y veintitrés de la tarde (2:23 p.m.), como surge de la hoja para cotejo de rutas, ya que la guagua que iba a utilizar éste había llegado al terminal a las dos y veinticinco de la tarde (2:25 p.m.), según surge del propio documento antes mencionado y presentado en vista como el Exhibit dos (2), Conjunto.

¹ Exhibit s - Conjunto.

El diccionario Vox de la lengua española define insubordinación como falta de subordinación, y a su vez define subordinación como, sujeción a la orden o dominio de uno. Podemos definir entonces insubordinación como el acto de negación al cumplimiento de una orden directamente dada por la parte que ejerce un puesto de dominio o autoridad. Los tratadistas, han establecido que el principio que gobierna la violación disciplinaria de un empleado conocida como la insubordinación es “obey now, grieve later”.² Este principio predica que el empleado que recibe una directriz de algún supervisor y entienda que la misma no es correcta, debe obedecer la misma primero y protestar después, siempre y cuando la directriz recibida no atente contra la seguridad o salud del empleado o lo incite a realizar un acto ilegal.

En el caso ante nos, el querellado recibió una orden directa del reajuste de horario de salida de su unidad. Dicha directriz no era ilegal, ya que, a pesar de que el Convenio Colectivo establece la forma y manera en que se asignaban los horarios de llegada y salida de los conductores, no es menos cierto que en aras de administrar el servicio cuando se presentan inconvenientes, la Autoridad tiene la capacidad de hacer los ajustes necesarios para que el servicio continúe operando sin dificultades posteriores. No obstante, dichas directrices no pueden poner en riesgo la salud y seguridad de los empleados. Reconocemos que el atraso en horarios de los servicios brindados por la Autoridad causa molestias y enfados a los usuarios. A pesar de que

² Grievance Guide, Seventh Edition; by BNA Editorial Staff (page 29).

todo empleado que brinde servicios al público, debe reconocer y adaptarse a los distintos temperamentos del público al cual éstos atienden. No obstante, debemos tener presente, que el riesgo o temor excluyente de responsabilidad bajo el principio de la insubordinación, debe ser uno material, real, inminente, no especulativo y grave. En el caso ante nos, el querellado relató experiencias pasadas de agresiones y de insultos recibidos por éstos de parte de los usuarios a causa muchas veces del disgusto de éstos últimos por el atraso en los servicios. Sin embargo, no es algo que suceda siempre cuando se presentan situaciones de atraso. Por lo que el temor del querellado es uno especulativo y no inminente, entendemos que la orden dada debió ser cumplida.

No obstante, debemos también reconocer que la Hoja para Cotejo de Rutas (Exhibit 2 - Conjunto), posee una alteración en el bloque referente a la hora de salida del terminal del querellado. Podemos notar que el anterior conductor de la guagua que iba a ser utilizada por el querellado, registró su llegada a las dos y veinticinco de la tarde (2:25 p.m.), por lo que considerando que éste registro está dos minutos adelantados a la hora real de llegada de la guagua, sería imposible pensar que le tomó al querellado menos de un minuto en ocupar su puesto, esperar que los usuarios abordaran la guagua y que luego saliera del terminal. A pesar de dicha incongruencia, el propio querellado admite haber salido antes de la hora asignada, en aras de evitar un posible altercado con los usuarios.

VI. LAUDO

A base de la prueba admitida, las contenciones de las partes y el Convenio Colectivo, determinamos que el Sr. Enrique Canabal incurrió en la conducta imputada de insubordinación. Conforme a la autoridad delegada a este Árbitro en el Acuerdo de Sumisión, se le impone al querrellado la sanción de una reprimenda escrita.

REGÍSTRESE Y NOTIFÍQUESE.

DADO EN SAN JUAN, PUERTO RICO, a 6 de octubre de 2005.

MIGUEL A. RIVERA SANTOS
ÁRBITRO

CERTIFICACIÓN: Archivada en autos hoy 6 de octubre de 2005; se remite copia por correo a las siguientes personas:

SR ANTONIO R DÍAZ LÓPEZ
PRESIDENTE TU AMA
1378 AVE PAZ GRANELA
URB SANTIAGO IGLESIAS
SAN JUAN PR 00921

SRA PLAN ADALINE TORRES SANTIAGO
PRESIDENTA Y GERENTE GENERAL
AUT METROPOLITANA DE AUTOBUSES
P O BOX 195349
SAN JUAN PR 00919-5349

LCDO LUIS PIÑOT ARECCO
VICEPRESIDENTE AMA
PO BOX 195349
SAN JUAN PR 00919-5349

SR DAVID TRINIDAD RUIZ
TU AMA
1378 AVE PAZ GRANELA
URB SANTIAGO IGLESIAS
SAN JUAN PR 00921

JANETTE TORRES CRUZ
TÉCNICA DE SISTEMAS DE OFICINA III