

Gobierno de Puerto Rico
DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Y RECURSOS HUMANOS
Negociado de Conciliación y Arbitraje
PO Box 195540
San Juan, Puerto Rico 00919-5540
Tel. 754-5310, Fax 756-1115

LAS PIEDRAS CONSTRUCTION CORP.
(Compañía o Patrono)

Y

**UNIÓN DE EMPLEADOS DE EQUIPO
PESADO Y CONSTRUCCIÓN**
(Unión)

LAUDO DE ARBITRAJE

CASO NÚM: A-08-2151

**SOBRE: DESPIDO POR
ACCIDENTES**

ÁRBITRO:

MAITÉ A. ALCÁNTARA MAÑANÁ

INTRODUCCIÓN

La vista de arbitraje en el caso de autos se efectuó en el Negociado de Conciliación y Arbitraje del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, el 15 de septiembre de 2009. El caso quedó sometido para su análisis y adjudicación el 30 de octubre de 2009, luego de concluido el término concedido a las partes para someter sus respectivas alegaciones por escrito. La comparecencia registrada fue la siguiente:

POR EL PATRONO: el Lcdo. Manuel A. Núñez, representante legal y portavoz, el Sr. Pedro Feliciano, Presidente de la Compañía y testigo; el Sr. Benito Rosario, y

testigo; el Sr. Alberto Maldonado, testigo; el Sr. Carlos Sierra, testigo; el Sr. Ángel Rivera, testigo y el Sr. Isander Meléndez, testigo.

POR LA UNIÓN: el Lcdo. José A. Vélez Perea, Representante Legal y Portavoz; el Sr. José E. Catalá Arzola, presidente de la Unión y el Sr. Luis Gómez Mojica, querellante y testigo.

PROYECTO DE SUMISIÓN

POR EL PATRONO:

Determinar si el despido del Querellante fue o no justificado. De no haber sido justificado, la Árbitro realizará su laudo conforme la Ley Núm. 80 del 30 de mayo de 1976, según enmendada.

POR LA UNIÓN:

Sí el patrono actuó conforme a derecho al despedir al querellante sin garantizar un debido proceso de ley, yendo en contra de lo pactado en el convenio colectivo suscrito entre las partes.

Luego del correspondiente análisis del Convenio Colectivo, las contenciones de las partes y la evidencia admitida conforme a la facultad que nos confiere el Reglamento para el Orden Interno de los Servicios del Negociado de Conciliación y Arbitraje¹, determinamos que el asunto preciso a resolver es el siguiente:

¹ Véase el Artículo XIII- **Sobre la Sumisión**

...

b) En la eventualidad que las partes no logren un acuerdo de sumisión llegada la fecha de la vista, el árbitro requerirá un proyecto de sumisión a cada parte previo al inicio de la misma. El árbitro determinará el(los) asunto(s) preciso(s) a ser resuelto(s) tomando en consideración el convenio colectivo, las contenciones de las partes y la evidencia admitida.

Determinar si el despido del Querellante estuvo justificado o no. Proveer el remedio adecuado, a tenor con dicha determinación.

DISPOSICIONES CONTRACTUALES PERTINENTES

Derechos de la Administración

Las partes reconocen que todo lo relativo a administración, dirección, control y supervisión de todos los proyectos son funciones inherentes exclusivamente al Patrono y que ninguna cláusula de este Convenio se podrá interpretar en el sentido de que el Sindicato o sus representantes podrán intervenir en dichas gestiones exclusivas.

RELACIÓN DE HECHOS

1. Las Piedras Construction Corp. es una compañía que, como parte de los servicios que ofrece, transporta vigas para la construcción de puentes a distintos proyectos en Puerto Rico.
2. La transportación de dichas vigas se realiza por medio de camiones de arrastre.
3. Las vigas se colocan en grúas conocidas como “dolly’s” que son remolcadas por los camiones. Dichas grúas no poseen motor ni freno, solamente cuentan con un guía para que el conductor del “dolly” auxilie al conductor del camión en lugares donde sea necesario tomar curvas estrechas.
4. El Sr. Luis Gómez Mojica, aquí querellante, se desempeñaba como chofer de camión de equipo pesado en la Compañía.

5. El 31 de agosto de 2008, en horas de la madrugada, el Querellante se disponía a transportar unas vigas desde Cataño hasta Utuado, cuando sufrió un accidente con el camión.
6. Ese mismo día, el Querellante protagonizó un segundo accidente. Esta vez, en los predios del proyecto localizado en Utuado.
7. El 4 de febrero de 2008, el supervisor del Querellante le informó, por teléfono, que estaba despedido.
8. El 17 de marzo de 2008, la Unión sometió una solicitud para la designación de un Árbitro ante el Negociado de Conciliación y Arbitraje.

ALEGACIONES DE LAS PARTES

Nos corresponde determinar si el despido del Sr. Luis Gómez Mojica, aquí querellante, estuvo justificado o no. La Compañía alegó en la afirmativa, dado el caso que el mismo estuvo involucrado en dos accidentes automovilísticos como resultado de su alegada negligencia, al manejar un camión propiedad de la Compañía, mientras se realizaba un proyecto en el pueblo de Utuado.

Para sostener sus alegaciones, ésta presentó varios testimonios, entre los cuales se destaca el del Sr. Benito Rosario, quien se desempeñaba como mensajero. Éste testificó que cuenta con veinte (20) años de experiencia en la transportación de vigas de cemento, cuyo transporte se efectúa mediante el uso de un camión y un “dolly”², que

² Según el testigo, se hace referencia a una especie de carretón que no posee motor ni frenos y que ayuda al camión a mantener la viga de cemento derecha en carreteras difíciles o curvas.

colabora en la movilización de tales vigas a diferentes proyectos en Puerto Rico. Admitió conocer al Sr. Luis Gómez Mojica, como compañero de trabajo.

Sobre el incidente que provocó el despido del Querellante, éste narró que el 31 de enero de 2008, a eso de las 4:00 a.m., se encontraba en el portón de la compañía, cuando el Querellante se disponía a salir con todo el equipo hacia un proyecto en el pueblo de Utuado. Que se percató que el “dolly” comenzó a arrastrarse, por lo que procedió a gritarle al Querellante para que detuviera la marcha. Expuso, además, que observó cuando el Sr. Carlos Sierra, operador del “dolly”, comenzó a gritarle y a brincar en el tapalodo del camión para que el Querellante detuviera la marcha, pero que dicho intento resultó infructuoso, ya que el mismo continuó con la marcha. Éste, añadió que el “dolly” continuó su ruta impactando una valla que se encontraba en la salida de la Compañía y a un camión que transitaba por la carretera PR 165.

A preguntas del abogado de la Unión, el testigo expresó que la distancia existente entre el camionero y el operador del “dolly” es de aproximadamente cincuenta (50) pies. Mencionó, además, que no existe comunicación por radio entre el chofer del camión y el operador del “dolly”, e hizo la salvedad de que el único sistema de comunicación existente es el brinco del operador del “dolly” en el tapalodo del carretón. Razón por la cual enfatizó en la importancia de mantener comunicación visual entre el chofer del camión y el operador del “dolly”, mientras se lleve a cabo el manejo del vehículo. Precisó, que dicho mecanismo es el que siempre se ha utilizado debido a que el chofer del camión siente la vibración en el guía y de esta forma sabe que

algo está ocurriendo. Mencionó, finalmente, que el uso de radios comunicadores se intentó implementar luego del accidente, pero los mismos no cumplían con su función.

La Compañía presentó, además, el testimonio del Sr. Alberto Maldonado. Quien se desempeña como chofer y mensajero de la Compañía. Éste custodia el movimiento del equipo y de las vigas de cemento que se utilizan para la construcción de puentes.

Testificó que el 31 de enero de 2008, a eso las 4:00 a.m. mientras se encontraba en el área del paseo de la PR 165 para escoltar al Querellante, observó que los empleados comenzaron a gritarle al Querellante para que detuviera la marcha debido a problemas con el "dolly". Que, acto seguido, comenzó a tocar bocina y realizar cambio de luces, con el fin de alertar al Querellante de la situación. Fue entonces cuando el "dolly" impactó la valla del paseo y al camión que se encontraba transitando por la PR 165.

Por último, éste expresó que la responsabilidad en cualquier incidente que ocurra, recae totalmente en el chofer del camión, por lo que el mismo debe estar observando, en todo momento, cualquier movimiento que se esté realizando. A preguntas del abogado de la Unión, éste mencionó, que observó cuando el "dolly" comenzó a salirse de su camino, ya que se encontraba a veinte (20) pies, aproximadamente, del área del accidente.

La Compañía presentó como su tercer deponente al Sr. Carlos Sierra. Éste testificó que se desempeña como operador de equipo pesado y que es operador de "dolly" hace, aproximadamente, (8) años. Declaró que el 31 de enero de 2008, a eso de las 4:00 a.m., se encontraba trabajando como chofer del "dolly" que transportaba el

Querellante. Éste, indicó que ese día se iban a transportar unas vigas de cajón³ de Cataño hacia Utuado.

Precisó que una vez comenzada la marcha para salir de la planta, el “dolly” comenzó a arrastrarse, por lo que comenzó a brincar en el tapalodo del “dolly” y a gritarle al Querellante, pero el mismo no detuvo la marcha. Por lo que una vez visualizó la aproximación del “dolly” a la valla, se lanzó al área verde debido a que observó que un camión de cajón se encontraba en la misma dirección a la cual se dirigía el “dolly”. Manifestó, que basado en su experiencia manejando este tipo de maquinaria, coincidió en que la responsabilidad de la operación recae en su totalidad en el chofer del camión, quien debe estar observando todo el tiempo por los espejos al operador del “dolly”.

Testificó, que una vez ocurrido el accidente retrocedieron con las vigas de vuelta a la planta, donde cambiaron de “dolly”, para seguir con la ruta del día. Mencionó que dialogó con el Querellante al respecto y que éste le mencionó que no había escuchado nada. A preguntas del abogado de la Unión, el testigo dijo que la técnica del brinco en el tapalodo siempre se ha utilizado. Preciso además, que el uso de radios comunicadores entre el chofer del camión y el operador del “dolly” no funciona debido al constante ruido que el camión realiza.

La Compañía presentó como cuarto testigo al Sr. Ángel Rivera. Éste testificó que se desempeña como operador de “dolly” y que dicho trabajo lo realiza desde hace,

³ Según describió el testigo, son vigas de cemento en forma cuadrada que se utilizan para la construcción de puentes.

aproximadamente, nueve (9) años. Éste, quien se encontraba presente durante el incidente, concurrió, en su testimonio, con el relato de los demás testigos.

Finalmente, añadió que un oficial de la Policía de Puerto Rico, comenzó a sonar el silbato que tenía, pero que el Querellante no escuchó nada. Que al percibir que el “dolly” se dirigía a una zanja y hacia una casa, se lanzó del mismo temiendo por su vida. Como consecuencia del accidente, sufrieron daños la pared de una casa, el camión, el “dolly” y la carga. Al cuestionar al Querellante sobre los hechos, éste, alegadamente, le indicó “estoy botáo”.

La Compañía presentó, además, al Sr. Isander Meléndez, quien se desempeña como supervisor de chóferes de la Compañía desde, aproximadamente, doce (12) años. El testigo supervisó, asignó funciones y ofreció entrenamiento al Querellante.

Éste indicó, que el 31 de enero de 2008, en horas de la madrugada recibió una llamada del Sr. Benito Rosario, quien le relató sobre el primer accidente que tuvo el Querellante a la salida de la planta. Dado este evento, le indicó al Querellante que se iba a realizar una investigación debido a que, a su juicio y experiencia, el Querellante no tomó las debidas medidas de precaución.

Señaló, además, que el noventa (90) por ciento de la actividad en el movimiento de la viga, recae sobre el chofer del camión debido a que es él quien tiene el control de todos los movimientos. Que basado en su experiencia, el Querellante no estuvo atento a las indicaciones, ni a las medidas de precaución que deben ser de conocimiento general para todo chofer de la Compañía.

A preguntas del abogado del patrono, el testigo expresó, que el sistema de comunicaciones existente es el “brinco” en el tapalodo del “dolly”. Finalmente, precisó que el uso de radios comunicadores es inoperante debido a que resulta más complicado conducir un camión y escuchar las indicaciones por un radio comunicador.

Finalmente, la Compañía presentó al Sr. Pedro Feliciano, Presidente de la Compañía, quien se encuentra laborando en la industria de la construcción desde el 1965. Atestiguó que a eso del mediodía del 31 de enero de 2008, advino en conocimiento de los accidentes que sostuvo el Querellante. Dichos accidentes le causaron a la Compañía cerca de cuarenta mil dólares (\$40,000) en pérdidas. Que el Querellante fue despedido por haber incurrido en negligencia crasa en el desempeño de sus funciones. Que no se preparó ninguna carta de despido debido a que ello no es costumbre en la empresa, en su lugar, la práctica normal establecida es efectuar los despidos de forma verbal. Precisó, además, que una vez el Querellante fue notificado verbalmente, se suscitaron las diferentes reuniones y pasos que indica el Convenio Colectivo para atender el procedimiento de querellas estipulado por las partes.

La Unión, por su parte, alegó que el despido del Sr. Luis Gómez Mojica no estuvo justificado. Para sostener su alegación presentó el testimonio del querellante, quien testificó que se ha desempeñado como chofer de camiones desde hace veinte (20) años, cinco (5) de los cuales, los ha ocupado en la Compañía. Éste alegó, que en ambos accidentes, sus compañeros le gritaron, pero que no los escuchó. Indicó además, que la comunicación fue pobre en ese momento y que desconocía sobre el método del

“brinquito” como fuente de comunicación. A preguntas del abogado de la Compañía, el Querellante le atribuyó la responsabilidad total de las operaciones de transportación de vigas al chofer del camión. Finalmente, indicó que el lunes 4 de febrero de 2008 se comunicó a la Compañía y el Sr. Isander Meléndez, supervisor de choferes, le informó que estaba “botáo”. Sin embargo, precisó no haber recibido ninguna carta de despido donde se le notificaran las razones del mismo.

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Una vez analizada toda la prueba documental y testifical nos corresponde determinar si el despido del querellante el Sr. Luis Gómez Mojica estuvo justificada o no. En casos concernientes a asuntos disciplinarios, como el de autos, el Patrono tiene el peso de la prueba para establecer que el empleado actuó de manera incorrecta, y que ese proceder justificó la imposición de una medida disciplinaria, atendiendo a las disposiciones pertinentes del Convenio Colectivo suscrito entre las partes. Toda acción disciplinaria comprende dos aspectos, a saber, si hubo justa causa para la imposición de la medida disciplinaria por la falta cometida; y, de haber justa causa para el castigo, determinar el quantum de disciplina impuesta al quejoso⁴. El principio de justa causa se considera que comprende tres aspectos principales: si el empleado cometió la falta que se le imputa, si se le concedió un debido proceso al empleado y, si la medida disciplinaria aplicada fue razonable⁵.

⁴ Fernández Quiñones, Demetrio, El Arbitraje Obrero Patronal, Editorial Forum, 2000, pág. 209.

⁵ Fernández Quiñones, Demetrio, El Arbitraje Obrero Patronal, Editorial Forum, 2000, pág. 210

Por otro lado, en casos donde la prueba presentada por cada parte para sostener sus alegaciones es de índole testifical, la credibilidad que se le pueda adjudicar a estos testimonios es fundamental. Sobre este aspecto, la normativa ha establecido unos criterios básicos a considerar en la evaluación de los testigos, a saber:

1. His [the witness's] demeanor while testifying and the manner in which he testifies;
2. The character of his testimony;
3. The extent of his opportunity to perceive, to recollect, or to communicate any matter about which he testifies;
4. The extent of his opportunity to perceive any matter about which he testifies;
5. His character for honesty or veracity or their opposites;
6. The existence or nonexistence of a bias, interest, or other motive;
7. A statement previously made by him that is consistent with his statement at the hearing.
8. A statement made by him that is inconsistent with any part of his testimony at the hearing;
9. The existence or nonexistence of any fact testified to by him;
10. His attitude toward the action in which action he testified or toward the giving of testimony;
11. His admission of untruthfulness.⁶

⁶ Hill, Marvin J.R. Evidence in Arbitration, BNA Books, 1987, pág. 109

La normativa establecida en casos donde estén envueltos accidentes de cualquier índole, ha estipulado lo siguiente:

In any discipline for accidents, the employer has the burden of proving that the decision to discipline the employee was justified: that the employee was culpable.

Es importante señalar que el Querellante sostuvo dos accidentes el mismo día y por, aparentemente, las mismas circunstancias. Por tanto, nos resulta poco creíble el alegado desconocimiento, que el Querellante alegó que tenía, sobre los métodos de comunicación existente. En adicción, entendemos que el asunto en debate no es sí la comunicación era efectiva o no, sino más bien, la forma y manera en que el personal a cargo del movimiento de las vigas de cemento, en este caso el chofer del camión, transportó y sufrió los accidentes, que dieron paso a la acción disciplinaria.

Tales incidentes le provocaron a la Compañía pérdidas de sobre cuarenta (40) mil dólares, causado por graves faltas a la seguridad, por parte del Querellante, mientras se encontraba operando el "dolly". Por tanto, la Compañía consideró tal acción como una negligencia crasa y con justa razón. El Querellante, no sólo puso en riesgo la vida de sus compañeros de trabajo, sino que causó cuantiosas pérdidas económicas a la Compañía. Razón por la cual, entendemos justificada la sanción aplicada. Sobre ese particular, los prestigiosos tratadistas Elkouri han indicado lo siguiente:

In cases of extremely serious offense, arbitrators recognize the need the need to enforce the discharge penalty.
Summary discharge in lieu of corrective discipline of the

employee is deemed appropriate for very serious offense⁷.
(Énfasis nuestro)

Ante estos hechos, es importante destacar que la normativa establecida en accidentes vehiculares ha expresado que:

Driving accidents are special cases- the dangers implicit in careless operation of a vehicle typically weigh heavily in arbitrator's decision on the propriety of discipline imposed on a vehicle operator whose driving is questionable.
... One arbitrator noted "if it means the return to the highway of an **employee who may be dangerous to himself, to others, and where the legal and financial interests of the employer are potentially at stake.**"⁸ (Énfasis nuestro)

Es más que convincente que el Querellante no tomó las debidas precauciones para la realización de la tarea asignada, trayendo como resultado, la destitución de su empleo ante tal negligencia. Es importante señalar que nuestro más alto foro judicial ha establecido que el despido sumario se considera como justa causa si ésta, **por su gravedad y su potencial de daños pone en riesgo el orden, la seguridad o la eficiencia que constituyen la normalidad operacional de un establecimiento**⁹ (Énfasis nuestro).

Así las cosas, nos corresponde emitir el siguiente:

LAUDO

El despido del querellante Luis Gómez Mojica estuvo justificado. Se desestima la querrela presentada por la Unión.

⁷ Elkouri E. How Arbitration Work, ABA, 1997, pág. 965

⁸BNA Editorial Staff, Grievance Guide, BNA, 2003, pág. 195

⁹ Secretario del Trabajo v. I.T.T. Western Hemisphere Directories, Inc. 108 D.P.R. 536

REGÍSTRESE Y NOTIFÍQUESE.

DADO EN SAN JUAN, PUERTO RICO, a 29 de abril de 2010.

**MAITÉ ALCÁNTARA MAÑANÁ
ÁRBITRO**

CERTIFICACIÓN: Archivada en autos hoy 29 de abril de 2010; y se remite

copia por correo en esta misma fecha a las siguientes personas:

SR JOSÉ E CÁATALA ARZOLA
PRESIDENTE
SIND. EMPLS. EQUIPO PESADO
CONST. Y RAMAS ANEXAS
URB MILAVILLE
95 CALLE HICACO
SAN JUAN PR 00926-5121

SR PEDRO FELICIANO BENÍTEZ
PRESIDENTE
LAS PIEDRAS CONSTRUCTION
PO BOX 2025
LAS PIEDRAS PR 00771

LCDO JOSÉ A VÉLEZ PEREA
URB VILLA CAROLINA
BLOQUE 30 CALLE 8
CAROLINA PR 00981

LCDO MANUEL A NUÑEZ
MANUEL NUÑEZ LAW OFFICES
PMB # 157
1357 AVE ASHFORD STE 2
SAN JUAN PR 00907-1420

MILAGROS RIVERA CRUZ
TÉCNICA DE SISTEMAS DE OFICINA