

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Y RECURSOS HUMANOS
NEGOCIADO DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE
PO BOX 195540
SAN JUAN PR 00919-5540
TEL. 787-754-5302 A 5317

**BROWNING FERRIS INDUSTRIES
OF PUERTO RICO, INC
(Compañía)**

Y

**UNIÓN DE TRONQUISTAS DE PR
(Unión)**

LAUDO DE ARBITRAJE

CASO NÚM. A-04-1937

SOBRE: DESPIDO NEGLIGENCIA

ÁRBITRO: BETTY ANN MULLINS MATOS

INTRODUCCIÓN

La vista del presente caso se llevó a cabo el día 30 de junio de 2004, en las facilidades del Negociado de Conciliación y Arbitraje, Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, Hato Rey, Puerto Rico. Para efectos de adjudicación, el caso quedó sometido el 20 de agosto de 2004, fecha otorgada a las partes para radicar sus respectivos Memorandos de Derecho.

Por Browning Ferris Industries of Puerto Rico, Inc. comparecieron la Lcda. Alicia Figueroa Llenas, Asesora Legal y Portavoz; el Sr. Eugenio Morín, Jefe de Mantenimiento y testigo; la Sra. Eneida Rodríguez, Gerente de Operaciones y testigo; y la Sra. Karen Figueroa, Gerente de Recursos Humanos.

Por la Unión de Tronquistas comparecieron la Lcda. Loira Acosta, Asesora Legal y Portavoz; el Sr. José Adrián López Pacheco, Representante; y el Sr. Luis Peña, querellante y testigo.

A las partes de referencia se les ofreció amplia oportunidad de interrogar y conainterrogar y de ofrecer toda la prueba documental y testifical en apoyo de sus contenciones.

CONTROVERSIA

Las partes no se pusieron de acuerdo en cuanto al asunto a ser resuelto, por lo que cada cual presentó su proyecto de sumisión:

POR EL PATRONO:

“Determinar si el despido del Sr. Luis Peña estuvo o no justificado conforme al Convenio Colectivo y la prueba presentada. De no estarlo que el Árbitro provea el remedio adecuado”.

POR LA UNIÓN:

“Que el Honorable Árbitro determine si el despido del Sr. Luis Peña estuvo o no justificado. De determinar que no lo fue que la Honorable Árbitro proceda a ordenar la reinstalación, paga retroactiva así como todos los deberes dejados de devengar y los honorarios de abogado.

Analizados ambos proyectos de sumisión, escogimos¹ el del Patrono por ser el que mejor describe la controversia.

ESTIPULACIÓN DE DOCUMENTOS

1. **Exhibit Núm 1 Conjunto**-Convenio Colectivo vigente a la fecha de los hechos.

CLÁUSULAS PERTINENTES DEL CONVENIO COLECTIVO

¹ De conformidad al Reglamento para el Orden Interno de los servicios del Negociado de Conciliación y Arbitraje que establece:

Art. XIV-SOBRE LA SUMISIÓN

- b) En la eventualidad de 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.

ARTÍCULO 10**ACCIONES DISCIPLINARIAS****Sección 10.01-Acciones Sumarias**

La Compañía podrá suspender o despedir por justa causa a cualquier empleado incluyendo, pero sin limitarse a que esté incurso en apropiación ilegal de bienes de o bajo custodia de la Compañía, venta, uso o posesión ilegal de drogas, embriaguez, acometimiento y agresión contra compañeros de trabajo o supervisores, negligencia en el manejo de equipo de la Compañía y solicitar retribución o propinas por servicios.

OPINIÓN

En la presente controversia nos corresponde determinar si el despido del querellante estuvo justificado. El Patrono plantea que el despido del querellante estuvo justificado, debido a que fue negligente en el manejo de un camión de basura ocasionando que el mismo se volcara y ocasionara pérdidas considerables para la Compañía.

Para sostener su posición presentó los testimonios del el Sr. Eugenio Marín, Jefe de Mantenimiento, y la Sra. Eneida Rodríguez, Gerente de Operaciones.

El Sr. Eugenio Marín declaró que siempre ha trabajado en la industria de equipo pesado, grúas grandes, construcción y tiene vasta experiencia en esta área. Que desde el 2003, trabaja en BFI de Cataño, que es una Compañía que se dedica al recogido de desperdicios y basura en diferentes sitios de Puerto Rico y a transportarlos hacia los vertederos ubicados en diferentes pueblos de la isla. Indicó, que los camiones que se utilizan en BFI son equipos grandes, pesados tipo 8, que es la categoría mas grande. Su responsabilidad con relación a esos camiones es el mantenimiento, el correcto

funcionamiento y la seguridad que esos camiones tienen que tener para salir a la calle a ejercer las funciones del recogido y transporte de desperdicios. Señaló, que él tiene que chequear que todos los camiones estén en perfectas condiciones de seguridad, los frenos, que no tengan liqueo, el funcionamiento completo.

Continuó declarando, que la empresa se preocupa arduamente para darle todo tipo de entrenamiento y equipo de seguridad a los empleados para que puedan conducir tomando todas las medidas de seguridad y evitar los accidentes. Indicó, que adiestró y certificó a los chóferes en el funcionamiento de tractores, que son camiones International del 2004, que vienen con un sistema de transmisión un poco diferente y remolca las vagonetas que son de 50 pies de largo y tres ejes de apoyo. Además, se les indicó a los chóferes las rutas seguras y los sitios por donde ellos pueden parar para hacer sus necesidades y almorzar. Esto, debido a que este tipo de equipo pesado tiene una capacidad de carga de peso de 110,000 libras y este equipo no puede estar doblando por todas las esquinas como hacen otros camiones de remolque debido a lo grande y largo, y segundo por las 110,000 libras de peso de carga que no pueden entrar a calles pequeñas o carreteras que no tengan buen acceso. Mencionó, que en el adiestramiento se les indicó que para este tipo de camión ellos tenían que seguir la ruta a través de la Carretera Martínez Nadal, la Carreterra Núm 1 hasta la Núm. 52 y seguir hasta Ponce o Salinas donde están ubicados los vertederos. Indicó, que se les hizo la advertencia a todos los chóferes que los "trucks" pueden estacionar solo en áreas que fueran seguras como la salida de Coamo, porque debido al peso del camión se puede hundir en la

tierra. Los demás camiones pequeños pueden transitar por todas las calles sin problemas.

Indicó, que conocía al Sr. Luis Peña de BFI cuando lo entrenó y certificó para manejar las vagonetas y remolcadores de las rutas de Ponce y Salinas. Que ya no trabaja para la Compañía por el accidente que hubo el 26 de noviembre de 2003, en la salida de las Catalinas Mall en Caguas. En esa ocasión lo llamó alrededor de la 1:00 p.m. para informarle que había tenido un accidente, le preguntó si estaba bien y el señor Peña le contestó que tenía unas cortaduras en el brazo, que se había “desbaratado” el truck y que no había herido a nadie. Acto seguido, él se dirigió al lugar del accidente e hizo un informe para dejar constancia sobre el mismo. Cuando llegó al lugar, encontró que el camión estaba volcado, bloqueando las vías de tránsito, la basura se había salido del container y estaba desparramada por toda la vía.

Enseguida, se dirigió donde el empleado Peña para ver que le había pasado y le vio que tenía unas cortaduras en el brazo, estaba la ambulancia, los bomberos y la patrulla de carreteras. Le preguntó que era lo que había pasado y este le dijo que había un carro al frente y tuvo que parar. Que entonces le preguntó que era lo que hacía fuera de ruta, si él sabía que no podía salirse fuera de ruta. El querellante le dijo que era para cambiar un cheque y él le dijo al empleado que él sabía que no lo podía hacer. Entonces, le dijo que lo había hecho la semana anterior (cambiar el cheque) y le indicó mira lo que pasó esta semana. Luego, se dirigió al Teniente Torres, quien hizo el informe del accidente y le preguntó que creía que había pasado y le explicó que por su

experiencia en ese puesto las veces que ocurren accidentes en esa área es porque cogen la curva con velocidad de 30 a 35 millas por hora.

El señor Marín, señaló que Peña estaba fuera de ruta en un lugar no seguro, que era curva en bajada bastante cerrada y no podía ir a mas de (10) millas; que de ir a una velocidad mayor, era un peligro². Que los bomberos del área de Caguas bajo supervisión del Sargento Vergara fueron para limpiar la vía. También, llegaron al lugar del accidente el Ing. Santos de la Autoridad de Carreteras y el inspector Gil Escalera de la Comisión de Servicio Público, quien inspeccionó el camión y no encontró desperfecto mecánico. En ese momento, los daños no fueron estimados, pero no hubo daños a la Autoridad de Carreteras. De la Compañía, también se encontraban la Sra. Eneida Rodríguez, Gerente de Operaciones; el Sr. Philip Phaneuf, Gerente General y la Sra. Helvia Figueroa, Gerente de Seguridad.

De acuerdo a la opinión del señor Marín, en las fotos que tomaron³, se empieza a notar la marca del freno ya entrada la curva en sí, el señor Peña empieza a frenar cuando da vuelta el vagón y que ya no tiene control sobre el camión. Explicó, de acuerdo a las marcas, que la goma derecha trasera es la goma que quedó en el aire cuando terminó de volcarse la vagoneta. Esto, debido a que estas vagonetas y camiones tienen un sistema que se llama ABS (“Automatic Brake System”) quiere decir, que si la vagoneta y el truck está corriendo por carreteras planas, y se frena para parar todos los frenos paran a la misma vez, aunque uno patine y otro no, un “anti-squid” un sistema

² Exhibit 3 Patrono

Informe Policía aparece descripción detallada del accidente.

³ Exhibit Núm. 4 del Patrono

antipatinaje en caso de que una de las gomas fallara. Al camión brincar la isleta y entrar en la grama, ya pierde el control y se nota que Peña está frenando, porque se trancan las gomas y no tienen peso, el camión está levantado y la vagoneta por la parte de atrás cogió altura y entró por la grama hasta virarse.

Por último, declaró que había mucho tráfico por ser el día antes de "Thanksgiving"; que el camión cuando quedó virado flaqueó las dos líneas de rodaje, la basura quedó toda dispersa y ocasionó tremenda congestión de tráfico por todo el tiempo que tardaron en mover el truck y recoger la basura. Además, el truck era una unidad del 2003, no tenía un año todavía y la vagoneta solo tenía meses de uso, indicó que la Compañía se ha gastado de \$40,000.00 a \$42,000.00 en la reparación del truck y todavía no camina bien y los gastos del arreglo de la vagoneta fueron entre \$4,000 a \$5,000.

La Sra. Eneida Rodríguez Luna, declaró en síntesis que se desempeña como Gerente de Operaciones hace unos años y lleva diez trabajando para BFI. Ella está encargada de coordinar servicios, coordinar con los chóferes, asignar el trabajo y es responsable del personal que trabaja con los camiones. Ésta explicó sobre el programa de adiestramientos que la Compañía ofrece a los empleados como manejo ante emergencias y derrames, peligros eléctricos, retrocesos de camiones, manejo defensivo, reporte de accidentes, pre-inspección y post-inspección de camiones. También, los chóferes reciben los adiestramientos requeridos por OSHA.

Indicó, que conoce al Sr. Luis Peña de la Compañía, y que fue despedido por un accidente que ocurrió en noviembre de 2003. Que el día del accidente fue notificada

alrededor de las 11:30 a.m. y se dirigió al lugar del mismo para hacer una investigación de lo ocurrido, tomó fotos, cubrieron todos los ángulos del accidente, habló con personal de la Policía y coordinó con el Sr. Eugenio Marín para recoger los desperdicios que se regaron en las vías de rodaje.

Señaló, que el querellante actuó muy negligente porque tomó esa ruta que es muy incómoda, que es la entrada de las Catalinas Mall y siempre hay mucho tráfico. También, declaró que el querellante no tenía accidentes anteriormente, pero había sido despedido por pedir dinero y luego repuesto por un acuerdo con la Unión.

Por otro lado, la Unión sostiene que el despido del querellante no fue justificado para sostener su posición, presentó los testimonios de los señores Adrián López Pacheco y Luis Peña.

El Sr. Adrián López Pacheco, representante de la Unión declaró que está a cargo de la administración del Convenio Colectivo, específicamente el taller de BFI en Cataño y tramitaba las querellas que presentan por parte de los delegados en términos de violación al Convenio Colectivo desde febrero de 2003. Indicó, que los compañeros delegados le suministraron información de que es uso y costumbre de que una vez ocurre un primer accidente se da una amonestación escrita, un segundo accidente se da una suspensión y un tercer accidente se aplica un despido. También, declaró que esto había ocurrido así con el empleado Julio Carrión.

El Sr. Luis Peña, querellante, declaró que es chofer con licencia "heavy" desde los 18 años y trabajó en BFI desde el 6 de junio de 1998 hasta el 20 de noviembre de 2001,

que fue despedido. Luego, fue repuesto por estipulación y nuevamente despedido por un accidente ocurrido el 26 de noviembre de 2003.

Indicó, que el día del accidente le asignaron el camión R3, por la mañana, hizo un viaje a Ponce. De regreso, le asignaron el camión R1, porque había faltado un chófer. El señor Morín le dió instrucciones de que se llevara el camión, porque era día de "Thanksgiving" y la basura se podía calentar y prenderse porque la vagoneta es de aluminio. Señaló, que le miró las gomas y las tenía vacías y se lo indicó a Morín. Éste, le indicó que fuera donde Wimbo el gomero para que chequeara las gomas. Wimbo chequeó las gomas y le dijo que la presión de aire estaba en las 110 libras que requería, que el camión estaba mal cargado y estaba virado del lado izquierdo.

Señaló, que aparece el reporte de el DOT, porque el señor Morín le dió instrucciones de salir, pero antes de eso él vió una luz en el dash y no quería irse en ese camión porque no era el que tenía asignado y se sentía incómodo. Luego, llamaron al mecánico Efraín Ayala, quien le dió a un "swith" y la luz del "dash" se apagó. Cuando salió de BFI en Cataño, sentía el freno raro porque el camión que acostumbraba a manejar era de bolsas de aire, velo y el que tenía era de sopanda y sentía el freno trillando. Que siguió en el camión por la ruta del Expreso de Caguas y cogió la salida de las Catalinas Mall, porque era las 12:00 p.m. y no había desayunado, ni almorzado y tenía que cambiar el cheque.

Indicó, que al coger esa salida había un tapón, porque era víspera de Acción de Gracias, que al coger la curva abrió el camión para que la cola del vagón no pasara por el pasto y sintió un ruido; miró por el retrovisor el lado izquierdo y no vió nada,

cuando miró por el lado derecho, el vagón se estaba virando porque estaba de un lado y aparentaba que estaban las gomas vacías y se despegó una goma y se viró hacia el lado izquierdo la vagoneta que a su vez haló el truck y se volcó completo golpeando contra el pavimento. El no chocó, ni hirió a nadie como tampoco ocasionó daños alrededor.

Mencionó, que en el accidente él sufrió unos traumas y fue al Hospital Industrial, de ahí fue a las oficinas para buscar los papeles para llevarlos al Fondo del Seguro del Estado y en ese momento le entregaron la carta de despido. También, declaró que otros compañeros chóferes han tenido accidentes y los han dejado trabajando, y que a él lo despidieron como represalia de un caso del Sr. Luis Febo.

Luego de estudiar y analizar el Convenio Colectivo, la prueba presentada por las partes, concluimos que el despido del querellante estuvo justificado. Quedó demostrado que el querellante incurrió en negligencia crasa cuando este se salió de la ruta que es segura para traficar con el tipo de truck que tenía asignado a una insegura para hacer una gestión personal. Además, cogió la salida de las Catalinas Mall a una alta velocidad que al tomar la curva cuesta abajo que es bastante cerrada en la cual un camión como el que conducía el querellante no debe de pasar mas de diez (10) millas por hora provocando que este se virara. De la investigación que se efectuó del accidente demuestra que el querellante tomó la curva manejando el vehículo a alta velocidad de 30 a 35 millas por hora.

También, el informe de la Policía de Puerto Rico concluyó que el camión se volcó debido a la negligencia del querellante al bajar por la curva a una velocidad tal que no le permitió mantener el control y dominio del vehículo.

Sobre el particular, tenemos que decir que en el campo de la relaciones obrero patronales en relación a los accidentes, es que el primer cuestionamiento que se hace un Árbitro, es si el mismo pudo ser prevenido y si el empleado fue el causante del mismo. Los Árbitros requieren una investigación exhaustiva en la cual el querellante se le da la oportunidad de explicar las circunstancias que dieron lugar al accidente. Cuando un Patrono disciplina a un empleado por un accidente tiene que demostrar que éste fue el causante del mismo⁴.

También, los Árbitros sostienen la severidad de la medida disciplinaria impuesta por una primera ofensa cuando el empleado actúa de forma irresponsable y no toma en cuenta las consecuencias de sus actos⁵ y la cantidad de daños ocasionados⁶.

En el caso de autos, quedó demostrado que el chófer tiene una vasta experiencia manejando equipo pesado, que ha sido adiestrado intensamente y tenía conocimiento de las rutas seguras a seguir y no tomó las medidas necesarias causando un accidente de gran magnitud, que ocasionó una gran cantidad de daños a la Compañía y que dicho accidente pudo ser evitado.

En cuanto a las alegaciones de la Unión sobre el uso y costumbre, y la uniformidad de la aplicación de las medidas disciplinarias a otros empleados y que el

⁴ Discipline & Discharge, Workplace Misconduct, CBA pág 259

⁵ Discipline & Discharge, Workplace Misconduct, Typical Cases of Gross Negligence pág 45

“Gross Negligence-denotes intentional or willful acts of omissions in flagrant or reckless disregard of the consequences to persons or property. Arbitrators also have found gross negligence in cases of wanton inattentiveness or indifference by employers to foreseeable dangers or injuries results of their acts or omissions. In cases of gross negligence the act or omission of the employee often justifies a suspension or discharge for the first offense”.

⁶ Grievance Guide, BNA Eight Edition, págs. 154-159

empleado estaba bajo la cobertura del Fondo del Seguro del Estado tenemos que expresar lo siguiente:

Primero, la alegación sobre el uso y costumbre fue prueba de referencia la cual no demostraron con prueba suficiente y convincente el hecho de que así fuera. Tan siquiera el representante estuvo presente para el tiempo que se alega ocurrieron los hechos.

Segundo, en cuanto al empleado Luis Peña estar bajo la cobertura del Fondo del Seguro del Estado, la Unión solo presentó como evidencia el informe Patronal, en ningún momento presentaron un documento oficial del Fondo del Seguro del Estado con un número de caso asignado, el reporte de lesión, el diagnóstico y tratamiento que recibió si alguno del Fondo del Seguro del Estado, ante insuficiencia de prueba, esta árbitro no tiene los elementos necesarios para evaluar dichas alegaciones. Tampoco, surge de la prueba presentada que el despido haya sido por represalias por estar relacionado con otro caso de otro empleado, sino el despido fue como consecuencia de la negligencia crasa cometida que ocasionó grandes pérdidas económicas a la Compañía por no seguir las medidas de seguridad establecidas en el manejo de este tipo de vehículos.

Probado el hecho que el querellante pudo haber prevenido el accidente si hubiese seguido las reglas de seguridad para manejar este tipo de vehículos y haber evitado daños que resultaron ser sumamente onerosos para la Compañía, no nos queda otra alternativa solo que mantener la medida disciplinaria impuesta por el Patrono de conformidad al Artículo 10.1 del Convenio Colectivo suscrito entre las partes.

De conformidad a lo anterior emitimos el siguiente :

LAUDO:

El despido estuvo justificado.

REGÍSTRESE Y NOTIFIQUESE.

Dado en San Juan, Puerto Rico, hoy 14 de junio de 2005.

BETTY ANN MULLINS MATOS
ÁRBITRO

drc

CERTIFICACIÓN

Archivado en autos, hoy 14 de junio de 2005, se remite copia por correo en esta misma fecha a las siguientes personas:

LCDA ALICIA FIGUEROA LLINÁS
FIDDLER GONZÁLEZ & RODRÍGUEZ
PO BOX 363507
SAN JUAN PR 00936-3507

SRA KAREN FIGUEROA
GERENTE DE RECURSOS HUMANOS
B F I CATAÑO
PO BOX 51986
TOA BAJA PR 00950-1986

LCDA LOIRA ACOSTA
UNIÓN DE TRONQUISTAS DE PR
352 CALLE PARQUE
SAN JUAN PR 00912

JOSÉ ADRIÁN LÓPEZ PACHECO
REPRESENTANTE
UNIÓN DE TRONQUISTAS DE PR
352 CALLE PARQUE
SAN JUAN PR 00912

DAMARIS RODRÍGUEZ CABÁN
TÉCNICA DE SISTEMAS DE OFICINA III