

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL GENERAL DE JUSTICIA
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGION JUDICIAL DE SAN JUAN

CASO NUM. KLRA201500220

SOBRE: REVISION ADMINISTRATIVA CIVIL

UNITED PARCEL SERVICES, INC.

V.

CORPORACION DEL FONDO SEGURO DEL ESTADO
* * * * *

LIC. JOSE J SANTIAGO MELENDEZ
PO BOX 363507

SAN JUAN PR 00936-3507

N O T I F I C A C I O N D E S E N T E N C I A

EL SECRETARIO QUE SUSCRIBE NOTIFICA A USTED QUE ESTE TRIBUNAL HA DICTADO SENTENCIA EN EL CASO DE EPIGRAFE CON FECHA DE 30 DE JUNIO DE 2016 , QUE HA SIDO DEBIDAMENTE REGISTRADA Y ARCHIVADA EN LOS AUTOS DE ESTE CASO, DONDE PODRA USTED ENTERARSE DETALLADAMENTE DE LOS TERMINOS DE LA MISMA.

Y SIENDO O REPRESENTANDO USTED LA PARTE PERJUDICADA POR LA SENTENCIA, DE LA CUAL PUEDE ESTABLECERSE RECURSO DE APELACION, DIRIJO A USTED ESTA NOTIFICACION, HABIENDO ARCHIVADO EN LOS AUTOS DE ESTE CASO COPIA DE ELLA CON FECHA 08 DE JULIO DE 2016 .

CORPORACION DEL FONDO SEGURO DEL ESTADO -
PO BOX 365028 SAN JUAN PR 00936-5028
LIC. ANA MARIA PEREZ NIEVES - PO BOX 29506
SAN JUAN PR 00929-0506
LIC. BASILIO TORRES RIVERA - BO. BORINQUEN A. CARR. 763 KM5.2
HC-11 BOX 48400 CAGUAS PR 00725-9049

SAN JUAN, PUERTO RICO, A 08 DE JULIO DE 2016 .

DIMARIE ALICEA LOZADA

SECRETARIO

POR: SUHEIL TORRES SANTIAGO

SECR. AUX. TRIB. I

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
EN EL TRIBUNAL DE APELACIONES
REGION JUDICIAL DE SAN JUAN
PANEL II

UNITED PARCEL SERVICES,
INC.

Recurrente

v.

CORPORACIÓN DEL FONDO
DEL SEGURO DEL ESTADO

Recurrido

KLRA201500220

Revisión

Administrativa
procedente de la
Comisión
Industrial de
Puerto Rico

Revisión de Primas

Caso Núm.: CI 03-
200-02-0732-01

Panel integrado por su presidente, el Juez Ramírez Nazario, el Juez Rodríguez Casillas y el Juez Candelaria Rosa.

Rodríguez Casillas, Juez Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 30 de junio de 2016.

El 6 de marzo de 2015, United Parcel Service, Inc. (en adelante UPS) comparece ante nos mediante el presente recurso de revisión judicial. Solicita que revoquemos la resolución emitida el 12 de noviembre de 2014 por la Comisión Industrial de Puerto Rico (en adelante Comisión). Mediante ésta, la Comisión confirmó las reclasificaciones que realizó la Corporación del Fondo del Seguro del Estado (CFSE) en la póliza de UPS.¹

Tras evaluar la posición de ambas partes, se confirma la resolución recurrida.

-I-

El presente caso se originó luego de que la CFSE efectuara unas reliquidaciones para los años póliza 1997-1998 al 2006-2007. Consecuentemente, la CFSE le envió a UPS unas notificaciones de cobro de primas emitidas y relacionadas a los

¹ Luego de UPS solicitar reconsideración, la Comisión la denegó mediante Resolución en Reconsideración con fecha de 3 de febrero de 2015.

años 1998 al 2001 y 2003. Además, incluyó otras partidas por concepto de gastos incurridos en casos de patrono no asegurado para los años 1994, 2000, 2002 y 2003. El total reclamado ascendió a \$534,693.79.

Tras una vista pública, las partes acordaron: (1) dejar sin efecto las reliquidaciones de los años póliza 1997-1998 al 2001-2002, (2) que la aseguradora no gestionara el cobro de las mencionadas reliquidaciones; (3) que UPS le permitiera a la CFSE auditar los años póliza desde 1997-1998 al 2004-2005, inclusive.

Luego de la auditoría en el año 2006, la CFSE eliminó las clasificaciones de Choferes y Carreteros y Talleres de Reparación de Automóviles y añadió la clasificación de Aeronaves, Empleados en Tierra. Tras UPS solicitar la reapertura del caso y luego de otras notificaciones en cobro de primas, la CFSE le requirió a UPS el pago millonario de \$1,722,502.32 por concepto de primas para los años póliza 2000-2001 al 2003-2004. Para estos años la CFSE incluyó en dichas notificaciones las clasificaciones de Transportación Terrestre de Carga, Aeronaves, Empleados en Tierra, Vendedores, Cobradores, Mensajeros, Oficinistas y Delineantes. Luego de notificaciones subsiguientes, la cuantía reclamada ascendió a \$4,372,394.99.

Mediante múltiples apelaciones UPS cuestionó gran parte de las reclasificaciones de riesgos que realizó la CFSE y la eliminación de ciertas clasificaciones que aparecían en la póliza de UPS. Celebrada la vista en su fondo ante sí y examinados los escritos y la totalidad del expediente, la Comisión formuló las siguientes determinaciones de hechos:

1. El patrono es una empresa sencilla que se dedica a la carga, acarreo de paquetes y mensajería tanto a personas como a comercios en distintas áreas dentro y fuera de Puerto Rico.
2. El patrono formalizó póliza permanente de seguro obrero el 31 de mayo de 1985, con los siguientes riesgos: 8810-350

Oficinistas y Delineantes; 8742-354 Vendedores, Mensajeros y Cobradores; 7380-320 Choferes, Carreteros y Ayudantes y 7382-320 taller de Reparación de Autos. En ese momento informaron que se dedicaban a la entrega y envíos de paquetes pequeños, con 20 choferes, dos mecánicos, cuatro empleados de oficina, un gerente y dos supervisores de choferes. No informó que mantenía empleados en un terminal en el aeropuerto cargando y descargando camiones y aviones. La póliza fue formalizada sujeta a revisión y aprobación del Administrador.

3. En el año 2002 el Administrador de la CFSE realizó una revisión del expediente de póliza del patrono a los fines de determinar la clasificación correcta del mismo y revisó los años 1997[-]1998, 1998-1999, 1999-2000, 2000-2001 y 2001-2002.
4. Esta revisión se efectuó debido a que se habían reportado unos accidentes al patrono en los cuales se le declaró no asegurado, para los años 1999 y 2000, por no contar con la clasificación de riesgos 7403-373 Aeronaves empleados en tierra.
5. El funcionario a cargo de la revisión concluyó que la clasificación principal del patrono era la 7403-373 Aeronaves Empleados en Tierra, con las clasificaciones de excepciones normales de Cobradores y Mensajeros 8742-354 y Oficinistas y Delineantes 8810-350.
6. Producto de esa revisión de póliza, el 11 de diciembre de 2002 el Asegurador notificó reliquidaciones para los años 1998, 1999, 2000, y 2001.
7. El patrono no estuvo conforme por lo que presentó apelación en 26 de diciembre de 2002. Las objeciones del patrono sobre las reliquidaciones en ese momento se basaban en que la reclasificación efectuada por el Asegurador había tenido lugar sin que se efectuase una auditoría y que no hubo una inspección ocular de sus operaciones.
8. El 26 de diciembre de 2002, el Asegurador notificó cobro de primas para el año 2002-2003, (en ese momento era la notificación del año corriente o en curso), con los riesgos incluidos en la revisión de la póliza, y no conforme con el mismo el patrono presentó apelación el 15 de enero de 2003.
9. Luego de varias incidencias procesales, mediante resolución notificada el 12 de julio de 2005 y por acuerdo entre las partes, la Comisión Industrial dispuso dejar sin efecto las reliquidaciones de los años 1997-1998, 1998-1999, 1999-2000, 2000-2001 y 2001-2002 y ordenó al patrono apelante que permitiera al Fondo auditar los años póliza 1997 al 2004-2005, ambos inclusive. O sea, por acuerdo entre las partes se dispuso auditar los años previamente reliquidados por el Asegurador y se incluyeron tres años adicionales para intervenir.
10. En cumplimiento de lo acordado y ordenado, el 10 de febrero de 2006, se le entregó al patrono el informe o certificación de investigación, en el cual se clasifican las operaciones del patrono en el riesgo dominante 7403-373 Aeronaves Empleados en Tierra y las excepciones normales




8742-354 Cobradores y Mensajeros, y 8810-350 Oficinistas y Delineantes.

11. El patrono no estuvo de acuerdo por lo que el Asegurador revisó su auditoría, que resultó enmendada el 30 de mayo de 2006 para eliminar los años 1997-98 al 1999-2000 y añadir como clasificación dominante el riesgo 7219-320 Transporte Terrestre de Carga y las [demás] clasificaciones de la intervención previa para los años 2000-01, 2001-02, 2002-03, 2003-04 y 2004-05, se mantuvieron. Esta enmienda se hizo por acuerdo entre las partes y así surge del documento.
12. De conformidad a lo acordado se notifican reliquidaciones para los años 2001, 2002, 2003 y 2004 el 11 de agosto de 2006, las cuales fueron apeladas por el patrono el 28 de agosto de 2006.
13. El 13 de octubre de 2006 se notificó el cobro de primas para el año 2006-2007, notificación correspondiente al año corriente en ese momento, siendo apelada por el patrono el 7 de noviembre de 2006. En esta notificación de cobro de primas se le requirió al patrono un pago por el segundo semestre de \$319,317.17. En cuanto a los riesgos se mantuvieron los mismos que fueron acordados en mayo de 2006.
14. Posteriormente, el 12 de marzo de 2007, el Asegurador renotificó la liquidación del año 2006-2007, que había notificado previamente el 13 de octubre de 2006. La renotificación fue ocasionada por una reducción de nómina concerniente a la prima preliminar 2007 que le produjo al patrono una reducción de la prima impuesta, quedando el pago del segundo semestre en \$301,875.64, en lugar de los \$319,317.17 previamente solicitados.
15. El 2 de marzo de 2007, se renotificaron las reliquidaciones finales para los años 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 y 2005. Las mismas fueron apeladas oportunamente el 14 de marzo de 2007.
16. Para estas últimas reliquidaciones, el Asegurador reclasificó el riesgo principal a dominante de las operaciones del patrono en la clave 7219-320 Transporte Terrestre de Carga con las excepciones normales 8742-354 Cobradores y Mensajeros y la 8810-350 Oficinistas y Delineantes. Se eliminó la clasificación 7403-373 Aeronaves Empleados en Tierra.
17. El 26 de octubre de 2007 se notificaron las reliquidaciones de los años 1998 y 1999 con la misma distribución de riesgos. Contra las mismas se presentó apelación el 29 de noviembre de 2007.
18. La Comisión Industrial celebró vistas públicas el 17 de marzo y 4 de junio de 2009 para atender los [méritos] del caso.
19. De los testimonios vertidos en dichas vistas se desprende lo siguiente:
 - A. ***El Gerente de Operaciones de UPS Inc. en PR, Sr. John Morales Quirindongo describió [cómo] se realizaban sus operaciones y a esos efectos declaró:***

- (1) La empresa se dedica a la entrega de paquetes y mensajería diaria y garantizada. Entregarlos dentro del itinerario de cada uno de los paquetes.
- (2) Que ese servicio es la espina dorsal de la compañía.
- (3) Que estos paquetes llegan a PR dentro de contenedores en Aviones de Carga propiedad de UPS Corp.
- (4) Que los pilotos, mecánicos de estos aviones y otros empleados que tienen que ver con esos aviones son empleados de UPS Corp., no de UPS Inc.
- (5) Al llegar el [avión] hay tres empleados de UPS Inc. que entran al [avión] y van moviendo los contenedores hasta la puerta.
- (6) En la rampa hay un elevador operado por un empleado de UPS Inc. que sube [él] mismo a la puerta del [avión] a recoger el contenedor y lo baja.
- (7) Al bajar el contenedor hay tres empleados de UPS Inc. que se encargan de posicionar los contenedores en unos "dollies" (plataforma rodante).
- (8) Los "dollies" son movidos en unos carritos, que pueden mover hasta cinco "dollies" como si fuera un trencito de vagones, y es manejado por un empleado de UPS Inc.
- (9) Luego los contenedores son llevados a unos "dollies" (plataforma) [sic] fijos, por dos empleados.
- (10) UPS Inc. clasifica a todos estos empleados mencionados [como] empleados de rampa y laboran a tiempo parcial.
- (11) Un empleado de sorteo verifica que tenga el sello correcto, lo rompe y comienza a sacar los paquetes hacia las correas de sorteo[...]
- (12) De las correas de sorteo, los paquetes [llegan] a un lugar donde se aguantan y allí cuatro empleados distribuyen los paquetes por [áreas] geográficas a [través] de correas.
- (13) Esas correas van hacia la [línea] de estacionamiento de los vehículos de entrega de UPS Inc.
- (14) Para cada cuatro o cinco vehículos hay un sorteador [...] Son como dieciséis empleados a tiempo parcial, considerados por UPS como "sort loaders" o sorteadores cargadores.
- (15) Una vez los paquetes en el [vehículo] comienza el trabajo de los choferes. Estos realizan una inspección para seguridad del [vehículo]. Verifican que sus paradas estén en el orden que se supone y se van a realizar las entregas.
- (16) Una vez el chofer completa la ruta regresa al centro en horas de la tarde y comienza un proceso inverso, de los camiones a las correas, a los contenedores y al [avión].
- (17) Los choferes no hacen trabajo de sorteadores. Son empleados a tiempo completo y ganan por hora el doble de lo que gana el empleado a tiempo parcial. Son alrededor de 160 choferes. Los [demás] empleados también unionados son como 150 a 160 empleados.
- (18) Todos los empleados son unionados pertenecientes a la Unión de Tronquistas local de P.R.

CR

- (19) Además de todos los empleados mencionados, UPS Inc. tiene empleados clericales, administrativos, gerenciales y mecánicos.
- (20) Los mecánicos son unionados, y para efectos del Fondo los clasificaban bajo Autobuses. Estos hacen mecánica preventiva a todos los vehículos de UPS, cambio de aceite y filtro y mecánica ligera. Todo se hace en los talleres de UPS. Son como seis a ocho mecánicos en toda la isla.
- (21) Siempre han clasificado a sus empleados de la misma manera: choferes bajo "drivers", los empleados administrativos son los clericales, y los "sorters" que son los que cargan y descargan los vehículos, sortean los paquetes incluyendo a los de rampa. Los "washers" son los que lavan los vehículos y son a tiempo parcial. También se utilizan para cargar y descargar vehículos.
- (22) Los ejecutivos de UPS cobran de UPS Inc.
- (23) Tienen localidades en Ponce, [Mayagüez], Arecibo, Caguas y Toa Baja, siendo la central en el Aeropuerto Luis Muñoz [Marín].
- (24) La operación de mayor importancia es la que hacen los choferes, que es el transporte de paquetes.

B. El Contador de la CFSE, Sr. Ángel José Rosado París declaró lo siguiente:

- (1) En el caso de UPS Inc., la intervención la hace por orden de la Comisión Industrial y cubrió los años 1997-1998 a 2004-2005.
- (2) Explicó el procedimiento de [cómo] se realizan las intervenciones, y que en el caso de UPS, luego de la inspección ocular y revisión de las nóminas que suplió el patrono, concluyó que la clasificación que mejor describía las operaciones del patrono era la 7219 (transporte terrestre de carga) porque es una empresa sencilla que se dedica a la carga y acarreo de paquetes tanto a persona como a comercios y a distintas áreas o pueblos donde se recogen y luego se reparten a las distintas direcciones [a donde] van dirigidos los mismos.
- (3) La auditoría se discutió con la Srta. Vilma De Jesús, Gerente de Recursos Humanos y con la Sra. Annette King, Gerente de Contabilidad y Finanzas, siendo esta última, quien firmó la Certificación de Investigación (CFSE 651) del 3 de febrero de 2006, pero discutida y firmada el 10 de febrero de 2006, con la que no estuvo de acuerdo. Posteriormente se firmó una forma CFSE 651 enmendada el 30 de mayo de 2006.
- (4) Se incluyeron en la clasificación 7219 a los choferes, empleados de carga y descarga, mecánicos y a los que lavan las guaguas.
- (5) Se mantuvieron las clasificaciones de excepciones normales de (8810-350) Oficinistas y Delineantes y (8742-354) Cobradores y Mensajeros[.]
- (6) De los empleados llamados clericales por el patrono unos fueron a la clasificación de Oficinistas y otros a la de Vendedores.
- (7) Empleados clasificados como "Management", que son empleados de alta gerencia que

Cl

toman decisiones, que no eran oficinistas ni vendedores, pasaron a la clasificación gobernante, es decir a la 7219, Transporte terrestre de Carga. La nómina de estos empleados el patrono la suministró en cantidades globales, no por empleados.

- (8) De la evaluación de las nóminas, según provistas por el patrono, las partidas no identificadas por el patrono como oficinistas, vendedores, cobradores y/o mensajeros pasaron a la clave identificada por [él] como gobernante.

C. El Sr. Ernesto Soto, Asesor en Seguros de la CFSE, declaró:

- (1) Reglamento para Gobernar el Seguro de Compensaciones por Accidentes del Trabajo, establece que la clasificación que se ha de otorgar al patrono es la que envuelve la nómina más alta exceptuando las excepciones normales. Además del Reglamento citado se utiliza el Manual de Clasificaciones que se publica anualmente y cualquier otro reglamento aplicable.
- (2) Añadió que al clasificar un patrono tiene que definirse primero si es empresa múltiple o sencilla. Luego se clasifica de acuerdo a lo que dice el Manual de Clasificaciones considerando las excepciones normales, las exclusiones y las inclusiones generales.
- (3) A la hora de establecer una clasificación a un patrono, no puede considerar las excepciones normales, tiene que establecer una actividad principal.
- (4) El no visitó las facilidades de UPS, lo hizo el supervisor de su oficina, Sr. Edwin Padilla y luego se reunieron a dialogar sobre las clasificaciones que el patrono debía tener y se emitieron recomendaciones.
- (5) En cuanto a la clasificación de UPS, su oficina concluyó que la mejor clasificación que describía las operaciones, estaba claramente descrita en el Manual de Clasificaciones bajo la clave 7219, Transporte Terrestre de Carga, porque la operación del patrono es precisamente transporte de paquetes y esa operación [está] contemplada en el manual en esa clasificación.
- (6) Expresó además que, de conformidad con el inciso 5^a del Reglamento, el personal de administración y supervisión debe ser clasificado bajo la clasificación gobernante, siempre que no haya una clasificación que mejor describa su actividad. En cuanto a la 5B, establece que aquellas empresas que no tengan una clasificación específica, como los bancos, las cooperativas y las compañías de seguro, deberán ser clasificadas en las excepciones normales, por que básicamente lo que hacen es trabajo de oficina y de Campo sin una clasificación específica.
- (7) Ese no es el caso de UPS. A este patrono no le aplica como clasificación principal una excepción normal, porque hay una clasificación en el Manual que describe bien su operación. En el caso de los bancos si existiera una clasificación de instituciones financieras, se le daría esa clave y no la excepción normal de oficinista.
- (8) Explicó que el Reglamento considera unas actividades como inclusiones generales en una empresa y son actividades que son incidentales al negocio, como la conservación del equipo de la empresa. Así, la mecánica para conservar los vehículos de la empresa es una actividad incidental y por tanto una inclusión general. Es

CS

- solo para atender los vehículos de la empresa no para dar servicio al público general.
- (9) En cuanto a empleados que realicen funciones en más de un riesgo, la Regla 10 del Reglamento establece que la nómina de un empleado no puede dividirse en más de una clasificación, se dispone que se le debe dar la del riesgo más alto.
 - (10) En cuanto a las clasificaciones 7327 "Carga y Descarga de Embarcaciones y Furgones de Metal Cerrados" y la 7309 "Carga y Descarga de Embarcaciones", explicó que la intención de esas claves es para embarcaciones que van a los muelles, no aplica a aviones. Esas clasificaciones se fusionaron las dos.
 - (11) El Reglamento para Gobernar el Seguro de Compensaciones, permite utilizar supletoriamente el Reglamento de la National Council on Compensation Insurance (NCCI) y [el] Manual of Classifications and Rates for Workers de la NCCI. En el caso de UPS no hubo que usarlo porque tenemos una clasificación que describe las operaciones de ese patrono.
 - (12) La Regla 10 inciso 7b del Reglamento para Gobernar Seguro de Compensaciones, faculta al Fondo del Seguro del Estado para tasar las primas retroactivas como resultado de un cambio de clasificación.
 - (13) Explicó que, en su opinión, si al momento de expedirse la póliza, el patrono describe correctamente a lo que se dedica, lo establece claramente, y existiendo una clasificación en el Manual de Clasificaciones que aplica a esa actividad, y el Administrador comete un error al clasificar al patrono, no puede irse retroactivamente porque el error [fue] nuestro. Si por el contrario, es el patrono que no informó adecuadamente a la actividad que se dedica e indujo a error a nuestro oficial, se puede ir retroactivamente sin límite de tiempo. En nuestro caso lo limitamos a cinco años.
 - (14) Al describirse las actividades del patrono según relatadas por el testigo del patrono y compararlas con las declaradas en la formalización de la póliza, y preguntarle si estaban [incluidas] en la formalización de la póliza en 1985, indicó que no estaban [incluidas]. Las operaciones del patrono no [están] detalladas en el documento.
 - (15) Añadió que todos los años el patrono puede, en la declaración de nóminas, describir sus operaciones.
 - (16) A preguntas de la Comisionada ponente sobre las distintas clasificaciones que se mencionaron durante la vista, declaró que la clasificación 7219 cubre toda la actividad que realiza este patrono, incluyendo garajes, incluyendo choferes.

No conforme, UPS comparece ante nos mediante revisión judicial planteando los siguientes señalamientos de error:

Erró grave y manifiestamente la Comisión Industrial al no formular determinaciones de hecho adicionales sobre hechos incontrovertidos y relevantes a la controversia a resolver.

Erró grave y manifiestamente la Comisión Industrial al no aplicar la Regla V(5)(b) del Reglamento para gobernar el seguro de compensaciones por accidentes del trabajo.

Bajo la hipótesis no aceptada de que la reclasificación realizada por el Fondo fue correcta, erró grave y

manifiestamente la Comisión Industrial al no resolver que los efectos de la misma fuera prospectiva a partir del 18 de octubre de 2006, ello en contravención al testimonio del propio testigo del Fondo y la doctrina de estoppel.

El 27 de abril de 2015, el Administrador de la CFSE presentó su alegato en oposición. Examinado el expediente, estamos en posición de resolver.

-II-

Analicemos el derecho aplicable al asunto planteado ante nuestra consideración.

A. Ley del Sistema de Compensaciones por Accidentes del Trabajo.

El Artículo 19 de la Ley Núm. 45 de 18 de abril de 1935, conocida como la Ley del Sistema de Compensaciones por Accidentes del Trabajo,² le requiere al patrono asegurado dar cuenta de los salarios anuales pagados a sus obreros y empleados.

Por su parte, el Artículo 21 de la Ley Núm. 45,³ dispone que es deber del Administrador del Fondo del Seguro del Estado preparar una lista con las clasificaciones basado en el oficio y la industria, y fijar para éstos la prima correspondiente. Ahora bien, el Artículo 23 de la Ley Núm. 45,⁴ prohíbe el que se presente una póliza que cubra solo parte de las operaciones de un patrono dejando otras sin asegurar.

La Regla V(5)(b) del Reglamento para Gobernar el Seguro de Compensaciones por Accidentes del Trabajo (en adelante Reglamento) establece que:

[c]uando las operaciones básicas y de mayor importancia de un patrono estén comprendidas en las clasificaciones definidas como Excepciones Normales, como es el caso de Bancos y Compañías de Seguros, la nómina de pago de todos los empleados que no estén específicamente incluidos dentro de la descripción de

² 11 LPRA sec. 20.

³ 11 LPRA sec. 24.

⁴ 11 LPRA sec. 26.

tales Excepciones Normales, será clasificada separadamente, no obstante lo que se disponga en cualquiera otra parte de las presentes Reglas.

En ese sentido, el Manual de Clasificaciones de Oficios e Industrias y de Tipos de Seguros, clasifica el riesgo principal en que operan los patronos. Así, la clasificación 7219-320 sobre Transporte Terrestre de Carga, incluye cargadores, choferes, ayudantes y servicio de entrega inmediata. Dicha clasificación, expresa lo siguiente:

7219-230 Transporte Terrestre de Carga

Trabajo de recogido y entrega de mercancía mediante transporte por tierra efectuado por camiones o cualquier otro vehículo de motor incluyendo empleados del terminal, cargadores, empleados de garaje, mecánicos, empleados de almacén, choferes y sus ayudantes. Quedan incluidos los servicios especiales de entrega inmediata (express service).

Por su parte, la clasificación 7380-320 es una excepción normal de riesgo dirigida a Choferes y sus Ayudante. En específico, dispone:

7380-320 Choferes y sus Ayudantes

Comerciales...Incluye mensajeros en motoras y/o bicicletas. Sujeta al Reglamento para Gobernar el Seguro Obrero sobre excepciones normales (Standard Exceptions).⁵

B. Principio de legalidad y corrección de las decisiones administrativas.

Las actuaciones de toda agencia administrativa deben estar enmarcadas en los principios del derecho administrativo. A esos fines, es importante enfatizar el principio reiterado de derecho administrativo que la legalidad y corrección de las decisiones administrativas se presume, debido a la especialización que tienen las agencias en diversas materias administrativas; por lo que, los tribunales deben ser muy cuidadosos al intervenir con dichas decisiones.⁶

⁵ Apéndice, pág. 495. Surge del citado Manual que las primas para ambas clasificaciones son \$3.05 para Choferes y sus Ayudantes y \$7.10 para Transporte Terrestre de Carga.

⁶ *Mun. de San Juan v. J.C.A.*, 152 DPR 673,688-689 (2000); *García Reyes v. Cruz Auto Corp.* 173 DPR 870, 891-892 (2008).

Reiteradamente nuestro Alto Foro ha sostenido que las conclusiones e interpretaciones de los organismos administrativos especializados merecen gran consideración y respeto.⁷ Por esta razón, a la hora de evaluar sus determinaciones administrativas debemos ser bien cautelosos al intervenir con éstas.⁸ Al examinar la decisión de una agencia o entidad administrativa el tribunal debe determinar si ésta actuó arbitraria, ilegal o de forma irrazonable constituyendo sus actuaciones un abuso de discreción.⁹

A tono con lo antes dicho, el criterio rector será la razonabilidad de la agencia recurrida. A esos fines, los tribunales no debemos intervenir o alterar las determinaciones de hechos de un cuerpo administrativo si están sostenidas por evidencia sustancial que surja del expediente administrativo examinado en su totalidad.¹⁰ Claro está, la evidencia sustancial se refiere a aquella evidencia relevante que una mente razonable podría aceptar como adecuada para sostener una conclusión.¹¹

Por ello, la consecuencia práctica es que la parte que impugne las determinaciones del ente administrativo tiene que convencer al tribunal de que la evidencia en que se apoyó la agencia o ente para formular sus determinaciones no es sustancial. Esa parte debe demostrar que existe otra prueba en el expediente que reduzca o menoscabe el valor probatorio de la evidencia impugnada, a tal grado que no se pueda concluir que la determinación de la agencia no fue razonable de acuerdo con la totalidad de la prueba que tuvo ante su consideración.¹² En fin, si

⁷ *Mun. de San Juan v. J.C.A.*, *supra*.

⁸ *Metropolitana S.E. v. A.R.P.E.*, 138 DPR 200, 213, (1995).

⁹ *Calderón Otero v. C.F.S.E.*, 181 DPR 386, 395 (2011); *Torres v. Junta Ingenieros*, 161 DPR 696, 708 (2004). *Castillo v. Depto. del Trabajo*, 152 DPR 91, 97 (2000).

¹⁰ *Batista, Nobbe v. Jta. Directores*, 185 DPR 206, 216 (2012).

¹¹ *Federation Des Ind. v. Ebel*, 172 DPR 615, 648 (2007).

¹² *Id.*

CL

la parte afectada no demuestra la existencia de esa otra prueba, el tribunal no sustituirá el criterio de la agencia por el suyo.¹³

-III-

Analicemos los hechos del presente caso a la luz del derecho anteriormente discutido.

En el presente caso, UPS cuestionó como primer error que la Comisión no formulara determinaciones de hechos adicionales sobre otros hechos relevantes e incontrovertidos. Por su parte, el Fondo argumentó que lo que pretende UPS es que la Comisión incorpore la totalidad de los hechos según dicha parte los expuso en su alegato, independientemente de su relevancia. Veamos.

En atención a la solicitud de UPS, la Comisión resolvió mediante Resolución en Reconsideración emitida el 3 de febrero de 2015 que:

[...] en la resolución de una agencia administrativa no es necesario realizar determinaciones de hecho sobre todas y cada una de las afirmaciones declaradas por los testigos de las partes o cada pieza de evidencia o dato presentado, sino sobre aquellas o aquellos que estén en controversia y sean pertinentes y medulares con relación a la adjudicación final y establezcan el ratio decidendi, desde el punto de vista del ente adjudicador.

Es por esa razón que no procede añadir las determinaciones de hecho que propone el patrono, toda vez que muchas de ellas no son pertinentes, no están en controversia o estaban ya [incluidas] en las contenidas en la resolución original, aunque con distinta fraseología.¹⁴

Resulta claro de los autos que la Comisión no abusó de su discreción ni actuó arbitraria, ilegal o irrazonablemente al negarse a formular determinaciones de hechos adicionales. Si bien es cierto que UPS intentó que la Comisión formulara cuarenta y tres (43) determinaciones de hechos adicionales sobre las funciones de los distintos empleados de su compañía, la Comisión concluyó que éstas constituían datos estadísticos cuyo propósito pretendía

¹³ *Otero v. Toyota*, 163 DPR 716, 728 (2005).

¹⁴ Apéndice, pág. 388.

cuestionar las reclasificaciones que hizo la CFSE. Así, pues, la Comisión resolvió que tales reclasificaciones fueron producto de acuerdos entre las partes y que fueron validadas por la ley, los reglamentos y la jurisprudencia aplicable. En vista de que no surge que en el presente caso la Comisión actuara arbitrariamente, concluimos que el primer error no se cometió.

UPS señaló como segundo error que la Comisión no aplicó la Regla V(5)(b) del Reglamento, *supra*. Sostuvo que la operación básica y de mayor importancia de UPS es la que realizan los choferes y que deben clasificarse bajo la Excepción Normal de Choferes y sus Ayudantes (7380-320) y no bajo la clasificación de Transportación Terrestre.

La CFSE por su parte argumentó que las operaciones del patrono caen bajo la clasificación 7219-320 sobre Transporte Terrestre de Carga, que incluye cargadores, choferes, ayudantes y servicio de entrega inmediata. Expresó que UPS es una industria definida cuyo riesgo está contemplado en el Manual de Clasificaciones de Oficios e Industrias y de Tipos de Seguros.

En aras de evaluar este planteamiento, vimos anteriormente que el Manual de Clasificaciones de Oficios e Industrias y de Tipos de Seguros definió ambas clasificaciones como:

7380-320 Choferes y sus Ayudantes

Comerciales...Incluye mensajeros en motoras y/o bicicletas. Sujeta al Reglamento para Gobernar el Seguro Obrero sobre excepciones normales (Standard Exceptions).

7219-230 Transporte Terrestre de Carga

Trabajo de recogido y entrega de mercancía mediante transporte por tierra efectuado por camiones o cualquier otro vehículo de motor incluyendo empleados del terminal, cargadores, empleados de garaje, mecánicos, empleados de almacén, choferes y sus ayudantes. Quedan incluidos los servicios especiales de entrega inmediata (express service).

Conforme a las definiciones sobre ambas clasificaciones no existe razón alguna para dejar sin efecto la determinación de la Comisión en este caso; máxime, cuando del testimonio del señor John Morales Quirindongo, quien es el Gerente de Operaciones de

UPS de Puerto Rico, indico que la operación de mayor importancia de la empresa es el recogido y entrega de paquetes. Esa operación conlleva una logística en la que empleados recogen los paquetes que los aviones traen, los sortean a los destinatarios y finalmente son entregados por los choferes en los vehículos identificados por la empresa. Estos vehículos son mantenidos tanto por los mecánicos y los limpiadores o "washers" que emplea ese patrono.

Coincidimos con la Comisión en que la clasificación que mejor describe las funciones de UPS es la de Transporte Terrestre de Carga. En atención a la deferencia que merecen las conclusiones e interpretaciones de los organismos administrativos *especializados*, resolvemos que el segundo error no se cometió.

En cuanto al tercer y último señalamiento de error, UPS cuestionó la retroactividad de la reclasificación a la fecha en que se formalizó la póliza en 1985.

Sin embargo, la Comisión aclaró que la reclasificación de la CFSE solo se retrotrajo a los años 1999 y 2000 cuando varios empleados de rampa se accidentaron sin que éstos estuviesen cubiertos por el seguro obrero bajo la clasificación de la póliza de entonces. Dicho esto, la CFSE le cobró a UPS por las operaciones que tenía descubiertas a partir del año póliza 1999-2000. En consecuencia, el tercer error tampoco se cometió.

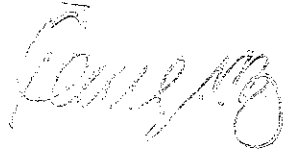
En fin, del expediente no se desprende que en el presente caso la Comisión haya actuado de forma arbitraria, ilegal o irrazonable, razón por la cual merece nuestra deferencia; así confirmamos su dictamen.

-IV-

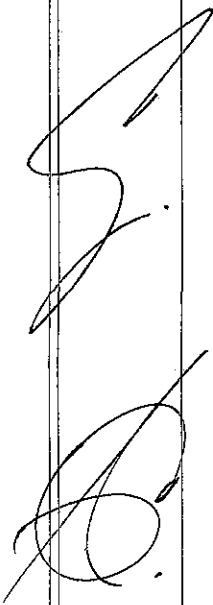
Por los fundamentos anteriormente discutidos, se confirma la Resolución recurrida.

Cl

Lo acordó y manda el Tribunal y certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones.



Lcda. Dimarie Alicea Lozada
Secretaria del Tribunal de Apelaciones



RECEIVED

JUL 11 2016

FG & R, P.S. C.