

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIONAL JUDICIAL DE SAN JUAN

UNITED PARCEL SERVICE, INC.;

Patróno-Recurrente,

v.

CORPORACIÓN DEL FONDO DEL
SEGURO DEL ESTADO,

Asegurador-Recurrido.

CASO NÚM.:

KI.RA 20150520

SOBRE: REVISIÓN (Procedente de la Comisión Industrial de Puerto Rico, en el caso núm. CI 03-200-02-0732-01).

SOLICITUD DE REVISIÓN

MATERIA: Laboral

ASUNTO: Revisión decisiones de la Comisión Industrial

LCDO. JOSE J. SANTIAGO MELÉNDEZ
(Col. 6998, RUA 5792)
FIDDLER, GONZÁLEZ & RODRÍGUEZ
Abogados de la recurrente United Parcel Service, Inc.
P.O. Box 363507
San Juan, PR 00936-3507
Tel. (787) 759-3129
Fax (787) 250-7565
Correo electrónico: jsantiag@fgrlaw.com

2015 MAR -6 PM 12: 53

RECIBIDO EN CORREO
SECRETA
DE CORRESPONDENCIA
TRIBUNAL DE APELACIONES
SECRETA
DE APELACIONES

LCDA. ANA MARÍA PÉREZ NIEVES
(Col. 10,157, RUA 8886)
Abogada de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado
P.O. Box 365028
San Juan, PR 00936-5028
Tel (787) 793-5959
Fax: (787) 781-1110
Correo electrónico: aperez9@cfse.gov.pr



▲ PEEL & REMOVE STAMP
AFTER PRINTING

COMISIÓN INDUSTRIAL DE P.R.
Organismo Revisado
P.O. Box 364466
San Juan, PR 00936/466
Tel. (787) 781-0545

FECHA: 6 de marzo de 2015

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIONAL JUDICIAL DE SAN JUAN

UNITED PARCEL SERVICE, INC.;

CASO NÚM.:

Patrono-Recurrente,

v.

CORPORACIÓN DEL FONDO DEL
SEGURO DEL ESTADO,

SOBRE: REVISIÓN (Procedente de la
Comisión Industrial de Puerto Rico, en el caso
núm. CI 03-200-02-0732-01).

Asegurador-Recurrido.

INDICE DE MATERIAS

	Página
I. JURISDICCIÓN	1
II. REFERENCIA A LAS RESOLUCIONES RECURRIDAS	1-2
III. EXORDIO Y TRASFONDO PROCESAL	2-5
IV. HECHOS RELEVANTES E INCONTROVERTIDOS	5-8
V. SEÑALAMIENTO DE ERRORES	8
A. ERRÓ GRAVE Y MANIFIESTAMENTE LA COMISIÓN INDUSTRIAL AL NO FORMULAR DETERMINACIONES DE HECHO ADICIONALES SOBRE HECHOS INCONTROVERTIDOS Y RELEVANTES A LA CONTROVERSIAS A RESOLVER.	
B. 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.	
C. 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.	
VI. DISCUSIÓN DE LOS ERRORES SEÑALADOS	8-24
Error A	8-9
Error B	9-19
1. <u>Principios generales del seguro de compensaciones por</u> <u>accidentes del trabajo</u>	10
2. <u>Reglamento Para Gobernar el Seguro</u>	10-11

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIONAL JUDICIAL DE SAN JUAN

UNITED PARCEL SERVICE, INC.;

CASO NÚM.:

Patrón-Recurrente,

v.

CORPORACIÓN DEL FONDO DEL SEGURO
DEL ESTADO,

Asegurador-Recurrido.

SOBRE: REVISIÓN (Procedente de la
Comisión Industrial de Puerto Rico, en el caso
núm. CI 03-200-02-0732-01).

INDICE LEGAL

I. JURISPRUDENCIA DE PUERTO RICO

<u>Batista de Nobbe v. Junta de Directores</u> , 185 D.P.R. 206 (2012)	9
<u>Berriós v. U.P.R.</u> , 116 D.P.R. 88 (1985)	24
<u>Carabarín v. A.R.P.E.</u> , 132 D.P.R. 938 (1993)	24
<u>Central Boca Chica v. Tesorero</u> , 54 D.P.R. 424 (1939)	23
<u>Cervecería Corona v. Commonwealth Ins. Co.</u> , 115 D.P.R. 345 (1984)	24
<u>Corraliza v. Banco de Desarrollo Económico</u> , 153 D.P.R. 161 (2011)	24
<u>CIMCO v. FSE</u> , 121 D.P.R. 98 (1988)	22, 23
<u>D.A.C.O. v. TRU of Puerto Rico, Inc.</u> , 2014 TSPR 119	1, 20
<u>García Cabán v. U.P.R.</u> , 120 D.P.R. 67 (1987)	20
<u>García Troncoso v. Adm. del Derecho al Trabajo</u> , 108 D.P.R. 53 (1978)	20
<u>García v. Secretario de Hacienda</u> , 99 D.P.R. 779 (1971)	24
<u>International General Electric v. Concrete Builders</u> , 104 D.P.R. 821 (1976)	24
<u>Silva v. Comisión Industrial</u> , 91 D.P.R. 891 (1965)	23, 24
<u>Villaronga v. Tribunal</u> , 74 D.P.R. 331 (1953)	9
<u>Vivoni Farage v. Ortiz Carro</u> , 179 D.P.R. 990 (2010)	24

II. LEGISLACIÓN DE PUERTO RICO

Ley de la Judicatura de 2003, Ley Núm. 201 de 22 de agosto de 2003

Art. 4.006(c)	1
---------------------	---

Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 170 de 1988

Sección 4.2, 3 L.P.R.A. §2172	1
-------------------------------------	---

IV. REGLAS Y REGLAMENTOS

Basic Manual del National Council on Compensation Insurance, Ed. 2001

 Regla1(B)(1) 10

 Regla 1(B)(2) 10

Diccionario de la Real Academia Española 17

Manual de Clasificaciones de Oficios e Industrias y de Tipos de Seguro

 Clasificación 3631 (Talleres de Mecánica) 4

 Clasificación 7219 (Transportación Terrestre de Carga) 3, 4, 5, 8, 13, 19, 21, 22

 Clasificación 7309 (Carga y Descarga de Embarcaciones) 16, 17, 18, 19

 Clasificación 7327 (Carga y Descarga de Embarcaciones Furgones de Metal Cerrados (containers)) 16-17, 18

 Clasificación 7380 (Choferes) 3, 4, 5, 7, 12, 18, 19, 21

 Clasificación 7382 (Talleres de Reparación de Automóviles) 3, 5, 7, 18, 19

 Clasificación 7403 (Aeronaves, Empleados en Tierra) 2, 3, 4, 8, 22

 Clasificación 8742 (Vendedores, Cobradores y Mensajeros) 2, 4, 5, 7, 12, 18, 19, 21

 Clasificación 8748 (Vendedores de Automóviles) 10

 Clasificación 8810 (Oficinistas y Delineantes) 2, 3, 4, 5, 7, 11-12, 18, 19, 20-21

Reglamento del Tribunal de Apelaciones

 Regla 57 1

Reglamento Para Gobernar el Seguro de Compensaciones por Accidentes del Trabajo, Reglamento Núm. 2506 de 1979

 Regla V(1) 9, 11, 13, 15

 Regla V(2) 11, 15

 Regla V(5)(b) 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 23

 Regla V(8) 11, 12

 Regla V(8)(a) 19

 Regla VI(4) 12, 14, 15

 Regla VI(5) 12, 15, 18

 Regla VI(6) 12

 Regla X(3)(b) 11, 17

 Regla XI(6) 10

Scopes Manual, National Council on Compensation Insurance (NCCI), Ed. 2001 13

Standard Industrial Classification Manual, Executive Office of the President's Office of Management and Budget, Ed. 1987 13

3.	Clasificación cuando no aplica la Regla V(5)(b) del Reglamento . . .	11-14
4.	Clasificación cuando aplica la Regla V(5)(b) del Reglamento	14-20
	Error C	20-24
VII.	SÚPLICA	25
VII.	NOTIFICACIÓN	25

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIONAL JUDICIAL DE SAN JUAN

UNITED PARCEL SERVICE, INC.;

CASO NÚM.:

Patróno-Recurrente,

v.

CORPORACIÓN DEL FONDO DEL
SEGURO DEL ESTADO,

SOBRE: REVISIÓN (Procedente de la
Comisión Industrial de Puerto Rico, en el caso
núm. CI 03-200-02-0732-01).

Asegurador-Recurrido.

"Una vez una Agencia ha promulgado unos reglamentos para facilitar su proceso decisional y limitar el alcance de su discreción viene obligada a observarlos estrictamente y no queda[n] a su soberana voluntad los derechos que ella misma ha extendido." DACO v. TRU of Puerto Rico, Inc., 2014 TSPR 119

SOLICITUD DE REVISIÓN

AL HONORABLE TRIBUNAL:

COMPARECE el patrono-recurrente del epígrafe, United Parcel Service, Inc. (en adelante "UPS, Inc.", "UPS" o "el patrono"), por conducto de la representación legal que suscribe, y muy respetuosamente EXPONE Y SOLICITA:

I. JURISDICCIÓN

La jurisdicción de este Honorable Tribunal para entender en el presente recurso emana del Artículo 4.006(c) de la Ley de la Judicatura de 2003, Ley Núm. 201 del 22 de agosto de 2003, de la Regla 57 del Reglamento de este Honorable Tribunal y de la sección 4.2 de la Ley Núm. 170 de 1988, conocida como la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 L.P.R.A. §2172. El referido artículo de la Ley de la Judicatura provee la revisión como cuestión de derecho de las decisiones, órdenes y resoluciones finales de organismos o agencias administrativas, incluyendo la Comisión Industrial de Puerto Rico.

II. REFERENCIA A LAS RESOLUCIONES RECURRIDAS

Por la presente se solicita la revisión y eventual revocación de la resolución sobre revisión de primas (clasificación) dictada y notificada por la Comisión Industrial de Puerto Rico el 29 de agosto y 7 de octubre de 2014, respectivamente (Ap. 231-246), la cual fuera renotificada conforme a derecho el 12 de noviembre de 2014,¹ mediante la cual confirmó las reclasificaciones realizadas por el Fondo en la póliza de UPS (Ap. 311-326). De estas resoluciones notificadas el 7 de octubre y 12 de noviembre de 2014 UPS solicitó la correspondiente reconsideración el 27 de octubre y 17 de noviembre de 2014, respectivamente. (Ap. 268-309 y 327-371, respectivamente).

¹ La resolución fue renotificada porque en la resolución original no se advirtió del derecho a solicitar reconsideración y, eventualmente, la revisión ante este Honorable Tribunal ni del término para ello.

Mediante resolución dictada y notificada el 21 y 24 de noviembre de 2014, respectivamente, la Comisión Industrial extendió el término para resolver la moción de reconsideración por noventa (90) días adicionales al amparo de la Sección 3.15 de la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, 3 L.P.R.A. §2165; y le concedió un término de veinte (20) días al Fondo para que mostrara causa por la cual no se debía revocar la resolución reconsiderada. (Ap. 372).

Finalmente, mediante resolución dictada y notificada el 3 y 13 de febrero de 2015, respectivamente, la Comisión Industrial denegó la solicitud de reconsideración. (Ap. 387-398).

III. EXORDIO Y TRASFONDO PROCESAL

El presente recurso en esencia plantea que, mediante las resoluciones recurridas, la Comisión Industrial erróneamente confirmó unas reclasificaciones efectuadas por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado en la póliza de UPS haciendo caso omiso a una regla de su propio reglamento que le obliga a clasificar a los choferes como tales y separadamente a los demás empleados del patrono, no importa lo que establezcan otras reglas del mismo reglamento.

La Corporación del Fondo del Seguro del Estado (en adelante “el Fondo” o “el Asegurador”) reliquidió los años póliza 1997-98, 1998-99, 1999-2000, 2000-01, 2001-02, 2002-03, 2003-04, 2004-05, 2005-06 y 2006-07 y le remitió a UPS notificaciones de cobro de prima adicionales para dichos años que totalizan sobre cuatro millones de dólares. A raíz de dichas notificaciones y cartas de cobro, UPS radicó en total las siguientes ocho (8) apelaciones:

La primera apelación se radicó el 26 de diciembre de 2002 de notificaciones de cobro de primas emitidas el 11 de diciembre de 2002 y relacionadas a los años 1998, 2000 y 2001, en las cuales se incluyeron las clasificaciones de Aeronaves-Empleados en Tierra (7403), Vendedores Cobradores y Mensajeros (8742) y Oficinistas y Delineantes (8810). (Ap. 1-5).

La segunda apelación se radicó el 15 de enero de 2003 de unas notificaciones de cobro de primas correspondiente a la liquidación final del año 2002 y la prima preliminar del año 2003, notificada el 26 de diciembre de 2002. Se incluyeron las mismas clasificaciones que habían sido incluidas en las notificaciones de cobro de primas del 11 de diciembre de 2002. (Ap. 6-9).

La tercera apelación se radicó el 4 de septiembre de 2003 de una carta de cobro. (Ap. 10-12). Cerca de dos años después, el 26 de mayo de 2005 se celebró una vista pública en la que las partes llegaron a unos acuerdos que fueron recogidos en la resolución notificada a las partes el 12 de julio de 2005. (Ap. 23-26). Mediante dicha resolución, la Comisión dispuso: (1) dejar sin efecto las reliquidaciones de los años 1997-98, 1998-99, 1999-2000, 2000-2001 y 2001-2002; (2) ordenó al Administrador que no realizara gestión de cobro alguna sobre las reliquidaciones de

los años póliza antes indicados; y (3) ordenó a UPS a que permitiera al Fondo auditarse los años póliza desde 1997 hasta el año 2004-2005, ambos años inclusive.

Luego de alegadamente realizar la auditoría de los años póliza antes mencionados, el 10 de febrero de 2006 se le entregó a UPS un certificado de investigación mediante el cual se certificó haberse auditado los referidos años póliza y, además, entregó copia de un informe de nómina investigada. (Ap. 27-29). Como resultado de la alegada auditoría, la nómina total informada por el patrono no sufrió cambio alguno. Sin embargo, el Fondo hizo la misma reclasificación de los riesgos de UPS igual a como lo había hecho al reliquidar los años póliza de 1997-98 a 2001-02 y que la Comisión había dejado sin efecto mediante la resolución notificada a las partes el 12 de julio de 2005. Se eliminaron las clasificaciones de Choferes y Carreteros y Talleres de Reparación de Automóviles y se añadió la clasificación de **Aeronaves, Empleados en Tierra**. Consecuentemente, UPS solicitó la reapertura del caso ante la Comisión mediante moción radicada el 13 de febrero de 2006. (Ap. 30-31).

El 30 de mayo de 2006 el Fondo emitió un Informe de Nómina Investigada con "Ajustes" a dicha fecha para los años póliza 2000-01 a 2004-05, ambos años inclusive. (Ap. 32-34).

La cuarta apelación se radicó el 8 de agosto de 2006 de una carta de cobro del 31 de marzo de 2006. (Ap. 35-39).

Como consecuencia del ajuste del 30 de mayo de 2006, el 11 de agosto de 2006 el Fondo notificó a UPS las cuatro (4) notificaciones de cobro de primas sobre la reliquidación de los años póliza 2000-01, 2001-02, 2002-03 y 2003-04. Mediante este "ajuste", el Fondo añadió una nueva clasificación de "**Transporte Terrestre de Carga**" (7219-320), y mantuvo su determinación inicial de incluir la clasificación de "Aeronaves, Empleados en Tierra" (7403-373). (Ap. 32-34).

La quinta apelación se radicó el 28 de agosto de 2006 de unas notificaciones de cobro de primas notificadas el 11 de agosto de 2006 y relacionadas a los años póliza 2001, 2002, 2003 y 2004. (Ap. 40-45). Se incluyó en dichas notificaciones las clasificaciones de **Transportación Terrestre de Carga; Aeronaves-Empleados en Tierra; Vendedores, Cobradores y Mensajeros y Oficinistas y Delineantes**. No obstante, el 18 de octubre de 2006 el Fondo realizó un "**Ajuste final**" al Informe de Nómina Investigada para los años póliza 1997-98 a 2004-05, ambos años inclusive. (Ap. 46-49). Mediante este "ajuste final", el Fondo revocó su determinación inicial de incluir la clasificación de Aeronaves, Empleados en Tierra y la nómina que allí había incluido la incluyó en la clasificación de Transporte Terrestre de Carga.

La sexta apelación se radicó el 7 de noviembre de 2006 de una notificación de cobro de primas emitida el 13 de octubre de 2006 como liquidación final del año póliza 2006. (Ap. 50-53). En esta, sin embargo, se incluyó también el riesgo de **Aeronaves-Empleados en Tierra**, además

de los riesgos de Transportación Terrestre de Carga; Vendedores, Cobradores y Mensajeros y Oficinistas y Delineantes.

La séptima apelación se radicó el 14 de marzo de 2007 de nuevas notificaciones de cobro de primas emitidas por el Fondo el 2 de marzo de 2007 en relación a los años 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 y 2005. (Ap. 54-62). En éstas no se incluyó el riesgo de Aeronaves-Empleados en Tierra pero se mantuvieron los de Transportación Terrestre de Carga, Oficinistas y Delineantes y Vendedores, Cobradores y Mensajeros. Además, conjuntamente con dichas notificaciones el Fondo emitió una certificación de deuda que incluía, además de los años póliza antes mencionados, unas partidas correspondientes a los años 1998, 1999, 2006 y 2007. (Ap. 62).

La octava y última apelación se radicó el 29 de noviembre de 2007 de seis (6) nuevas notificaciones de cobro de primas emitidas por el Fondo el 26 de octubre de 2007 sobre la reliquidación final de los años póliza 1998 y 1999. (Ap. 63-66). En estas notificaciones se incluyeron las clasificaciones de Transportación Terrestre de Carga, Vendedores, Cobradores y Mensajeros y Oficinistas y Delineantes.

Mediante todas estas apelaciones UPS cuestiona gran parte de las reclasificaciones de riesgos que hiciera el Fondo y la eliminación de ciertas clasificaciones que UPS, Inc. tenía incluida en su póliza.² Resumiendo, las primeras tres (3) apelaciones radicadas por UPS en los años 2002 y 2003 se relacionaban con la reclasificación efectuada por el Fondo en la que incluyó a la mayoría de los empleados bajo la clasificación de Aeronaves-Empleados en Tierra. Las próximas tres (3) apelaciones instadas en el 2006 se relacionaban a reclasificaciones efectuadas por el Fondo mediante las cuales se incluyeron, no solo la clasificación de Aeronaves-Empleados en Tierra, sino también la de Trasportación Terrestre de Carga. Finalmente, en las últimas dos (2) apelaciones instadas en el año 2007 se impugna la reclasificación efectuada por el Fondo mediante la cual se eliminó la clasificación de Aeronaves-Empleados en Tierra pero mantuvo la de Transportación Terrestre de Carga.

La vista en su fondo del caso se celebró los días 17 de marzo de 2009 y 4 de junio de 2009. (Ap. 101-115, 116-146). Luego de las partes someter sus respectivos memorandos de derecho y/o alegatos, (Ap. 147-188 y 190-221) la Comisión dictó y notificó resolución en el caso

² Originalmente el Fondo entendió que la clasificación gobernante de UPS debió haber sido la de "Aeronaves Empleados en Tierra" en todos los años póliza investigados, la cual conlleva una prima de \$4.55 por cada \$100 de nómina. Según veremos, en el año 2006, y estando pendiente el caso la Comisión, a nuestro juicio sin jurisdicción para ello, el Fondo realizó unos "ajustes" que resultó finalmente en la eliminación de la clasificación de Aeronaves y la inclusión de la clasificación de Transporte Terrestre de Carga (7219-320) en casi todos los años póliza investigados, la cual para el último año auditado conllevaba una prima de \$7.20 por cada \$100 de nómina.

el 29 de agosto y 7 de octubre de 2014, respectivamente (Ap. 231-246). Mediante esta resolución, la Comisión desestimó los recursos apelativos instados por UPS y confirmó la determinación del Fondo a los efectos de que la clasificación gobernante del patrono es la número 7219 (Transporte Terrestre de Carga).

IV. HECHOS RELEVANTES E INCONTROVERTIDOS

Los siguientes hechos surgen de la amplia prueba documental y testifical incontrovertida. Sin embargo, la Comisión se negó a formular determinaciones de hechos sobre gran parte de ellos a pesar de habersele requerido.

1. United Parcel Service Corporation. ("UPS Corp.") es una corporación organizada bajo las leyes del Estado de Delaware y está debidamente registrada y autorizada a realizar negocios en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico. (Ap. 105).
2. UPS Corp. provee directamente servicio de transportación aérea de paquetes ("parcel"), paquetes expreso, documentos y otro tipo de propiedad en los Estados Unidos, sus territorios, posesiones, Puerto Rico y otros mercados extranjeros. (Ap. 105).
3. United Parcel Service, Inc. ("UPS, Inc.") es una corporación organizada bajo las leyes del Estado de Ohio y está debidamente registrada y autorizada a realizar negocios en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico. (Ap. 105).
4. UPS, Inc. se dedica a la entrega de paquetes ("parcel"), paquetes expresos, documentos y otra propiedad por medios de vehículos de motor en los Estados Unidos, sus territorios, posesiones, Puerto Rico y otros mercados extranjeros. (Ap. 101).
5. El 31 de mayo de 1985 UPS, Inc. formalizó una póliza de seguro obrero con la Corporación del Fondo del Seguro del Estado (en adelante "el Fondo" o "FSE"), póliza número 85-1-20-01037-0, en la cual tiene incluido a todos sus empleados que trabajan en la carga y descarga del avión, la clasificación de la mercancía y la entrega de la misma mediante vehículos de motor a los clientes. Específicamente, a instancias del Fondo al formalizarse la póliza, se incluyeron en la misma las clasificaciones de Oficinistas y Delineantes (8810-350); Vendedores, Cobradores y Mensajeros (8742-354); Choferes, Carreteros y sus Ayudantes (7382-320) y Taller de Reparación de Autos (7382-320). Véase testimonio del Sr. John Morales y el Exhibit 1 del Fondo.³ (Ap. 104).
6. UPS Corp., por su parte, no tiene empleados en Puerto Rico y es el patrono de todos los empleados que están relacionados con la operación de los aviones, incluyendo a los pilotos, mecánicos y otro personal similar. Estos empleados no están asegurados por accidentes

³ Según la póliza expedida por el Fondo (Exhibit 1 FSE, Ap. 92) la Compañía "se dedicará a entrega y envíos de paquetes pequeños".

del trabajo en Puerto Rico sino a través de la póliza que a esos efectos mantiene UPS Co. en los Estados Unidos. Véase testimonio del Sr. John Morales (Ap. 105).

7. Las operación básica y de mayor importancia de UPS, Inc., en Puerto Rico es realizada por sus choferes quienes entregan los paquetes a los clientes. Véase testimonio del Sr. John Morales, Resolución Interlocutoria notificada el 3 de abril de 2009, pág. 5, párr. 5. (Ap. 105).

8. Antes de que los choferes puedan entregar los paquetes a los clientes, es necesario que empleados de UPS, Inc. descarguen el avión en el cual llega la mercancía, se distribuya la misma y se cargue en los camiones correspondientes para que entonces los choferes proceden a la entrega.

9. Las operaciones de UPS, Inc. en Puerto Rico comienzan desde que llega el avión con la mercancía. El proceso es el siguiente (Ap. 101-103):

La mercancía llega en el avión de UPS, Corp. en unos contenedores que se ajustan al tamaño del interior del avión y que tienen capacidad para unos 200-250 paquetes y pesa cada uno aproximadamente de 3,000 a 4,000 libras. Una vez se abre la puerta que da acceso al área de carga del avión, tres (3) empleados de UPS, Inc. se introducen en dicha área y proceden a empujar los contenedores hacia la puerta del avión.

Una vez el contenedor llega a la puerta del avión, una máquina que es un tipo de elevador, recoge el contenedor y lo baja hasta el nivel del piso y lo coloca en unos carros. Esta máquina que baja los contenedores del avión es operada por un empleado de UPS, Inc., distinto a los tres que se habían introducido en el área de carga del avión. Una vez el contenedor es bajado del avión, otros dos empleados de UPS, Inc. ayudan a que la máquina coloque el mismo sobre los carritos para que éstos sean conducidos por otro empleado de UPS, Inc. al área donde se descargarán los paquetes del contenedor y se distribuirán.

Todos estos empleados, los tres que se introducen en el avión, el que opera el elevador, los dos que ayudan al elevador a colocar el contenedor sobre el carrito y el que maneja los carritos hasta el área donde se descarga el contenedor son conocidos en UPS, Inc. como empleados de rampa.

Una vez llegan los carritos con los contenedores a un área cubierta, alrededor de tres (3) a cinco (5) empleados abren los contenedores y descargan el mismo colocando los paquetes en una correa que los lleva a otra área donde hay cuatro (4) empleados que distribuyen los paquetes por área geográfica. Aquellos paquetes destinados al área este de la Isla son colocados en una correa mientras que aquellos destinados al área oeste del aeropuerto son colocado en otra correa. Estas correas llegan a un área conocida como "line-up". En esta área hay un empleado conocido como "sorter-loader" para cada cuatro ó cinco vehículos (camiones). Hay aproximadamente 16

empleados "sorter-loaders". Ese empleado tiene que examinar la dirección a la cual está dirigida el paquete y si la misma no corresponde a uno de los camiones que tiene asignado por ruta geográfica, lo deja pasar para que otro sorter examine si le corresponde a él. Si es un paquete dirigido al área geográfica asignada a sus camiones, el sorter agarra el paquete y lo introduce en el camión correspondiente, dependiendo de la ruta de cada camión.

Todos estos empleados hasta ahora mencionados son clasificados por UPS como "sorters" y todos son empleados unionados pero a tiempo parcial.

Una vez cargado el camión, el chofer, quien es también empleado unionado pero a tiempo completo y devengando un salario de sobre \$30 por hora, luego de inspeccionar su vehículo para efectos de seguridad, procede a conducir el camión a la ruta asignada para entregar los paquetes a las correspondientes direcciones. Estos empleados son clasificados por UPS como "choferes" ("drivers") y su única función es manejar el camión y entregar la mercancía en la dirección que aparece en cada paquete. Solamente por excepción podrán estos choferes realizar alguna tarea incidental como "sorter". Esto no es favorecido por la Compañía ya que le saldría más cara la operación utilizar a empleados que devengan sobre \$30.00 por hora para realizar trabajos que realizan a tiempo parcial los "sorters" a un salario por hora mucho más bajo (\$10-\$15 por hora).

10. UPS, Inc. cuenta con aproximadamente 160 choferes y de 6 a 8 mecánicos que se dedican a la mecánica liviana que ameriten los vehículos de UPS. Estos mecánicos son también empleados unionados y son clasificados como tales por UPS. (Ap. 104, párrafos 7 y 9).

11. Existen otros empleados a tiempo parcial que UPS clasifica como "washers" y son los que se dedican mayormente al lavado de los vehículos de UPS. No obstante, usualmente son llamados a realizar labores de los "sorters". (Ap. 104, párrafo 7).

12. De otra parte, otros empleados de UPS son los empleados gerenciales que son clasificados como "management" y demás personal clerical. (Ap. 104, párrafo 2).

13. Desde que formalizó su póliza con el Fondo en el año 1985 hasta que se efectuó la auditoría objeto del presente caso UPS siempre informó al Fondo los salarios de sus empleados bajo las mismas clasificaciones que el Fondo había incluido al formalizarse la póliza. Siempre se incluyó a los choferes, sorters y "washers" en la clasificación de "choferes" (7380); los mecánicos en la clasificación de Talleres de Reparación de Automóviles, Empresas de Autobuses, Autos con Taxímetro (7382); el "management" en la clasificación de Vendedores, Cobradores y Mensajeros (8742) y el personal clerical en la clasificación de Oficinistas y Delineantes (8810). Véase Exhibits 4 a 9 del patrono.⁴

⁴ Por razones de espacio no incluimos la nómina que informó UPS en cada clasificación ni la nómina que el Fondo reclasificó en otras clasificaciones. Para este detalle véase Exhibits 4-9 del Patrono, Ap. 67-86).

Finalmente, luego de la auditoría efectuada, el Fondo realizó varias reclasificaciones de la nómina de UPS que mencionamos en el Trasfondo Procesal del presente escrito. La última reclasificación se efectuó el **18 de octubre de 2006** mediante lo que el Fondo llamó un "Ajuste final" al Informe de Nómina Investigada para los años póliza 1997-98 a 2004-05, ambos años inclusive. (Ap. 46-49). Mediante este "ajuste final", el Fondo revocó su determinación inicial de incluir la clasificación de Aeronaves, Empleados en Tierra y la nómina que allí había incluido la incluyó en la clasificación de Transporte Terrestre de Carga. Consecuentemente, el 2 de marzo de 2007 el Fondo emitió seis (6) notificaciones de cobro de primas respecto a los años póliza 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 y 2005. (Ap. 56-61). Además, conjuntamente con dichas notificaciones se emitió una certificación de deuda que incluía, además de los años póliza antes mencionados, unas partidas correspondientes a los años 1998, 1999, 2006 y 2007. (Ap. 62).

V. SEÑALAMIENTO DE ERRORES

- A. ERRÓ GRAVE Y MANIFESTAMENTE LA COMISIÓN INDUSTRIAL AL NO FORMULAR DETERMINACIONES DE HECHO ADICIONALES SOBRE HECHOS INCONTROVERTIDOS Y RELEVANTES A LA CONTROVERSIAS A RESOLVER.
- B. ERRÓ GRAVE Y MANIFESTAMENTE LA COMISIÓN INDUSTRIAL AL NO APLICAR LA REGLA V(5)(B) DEL REGLAMENTO PARA GOBERNAR EL SEGURO DE COMPENSACIONES POR ACCIDENTES DEL TRABAJO.
- C. BAJO LA HIPÓTESIS NO ACEPTADA DE QUE LA RECLASIFICACIÓN REALIZADA POR EL FONDO FUE CORRECTA, ERRÓ GRAVE Y MANIFESTAMENTE 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.

VI. DISCUSIÓN DE LOS ERRORES SEÑALADOS

- A. ERRÓ GRAVE Y MANIFESTAMENTE LA COMISIÓN INDUSTRIAL AL NO FORMULAR DETERMINACIONES DE HECHO ADICIONALES SOBRE HECHOS INCONTROVERTIDOS Y RELEVANTES A LA CONTROVERSIAS A RESOLVER

En sus resoluciones, la Comisión no formuló determinaciones sobre hechos que, además de estar totalmente incontrovertidos, resultan de cardinal importancia para adjudicar una controversia sobre clasificación de riesgos. Por ello UPS solicitó de la Comisión que formulara 43 determinaciones de hechos adicionales que versan sobre las funciones de los distintos empleados de UPS, la nómina pagada por UPS por cada tipo de empleados durante cada año auditado por el Fondo y las clasificaciones en las cuales UPS incluyó a sus empleados para efectos de su póliza con el Fondo. Además, se solicitó la enmienda a la determinación de hecho número 2 en lo

Además, véase párrafos 14-43 de los hechos incluidos en el alegato de UPS ante la Comisión. (Ap. 156-164).

referente a que alegadamente UPS no había informado sobre trabajos realizados en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín ya que esa conclusión no estaba sostenida por la prueba desfilada.⁵

La Comisión se negó a formular tales determinaciones de hecho adicionales y la enmienda solicitada a pesar de estar obligada a ello. Véase, Vega Cruz v. Comisión Industrial, 109 D.P.R. 290, 292 (1979). Al así proceder erró gravemente.

Sabido es que “[l]os tribunales no pueden dejar de creer un testimonio no controvertido, a menos que exista un motivo razonable para no creerlo. Se presume que un testigo dice la verdad, a menos que dicha presunción sea rechazada por la forma de declarar, por el carácter de la declaración, o por evidencia que afecte su veracidad, honradez, integridad, o móviles, o por evidencia contradictoria.” Villaronga v. Tribunal, 74 D.P.R. 331, 344-45 (1953)

Naturalmente, aunque se trate de hechos incontrovertidos, un tribunal o un organismo administrativo no viene obligado a formular determinación sobre tales hechos si los mismos son irrelevantes a la controversia a dilucidar. Véase, Batista de Nobbe v. Junta de Directores, 185 D.P.R. 206, 216 (2012), 2012 TSPR 6, donde el Tribunal Supremo resolvió que las determinaciones de hecho de un organismo administrativo deben estar sostenida por evidencia sustancial y que evidencia sustancial debe entenderse como “aquella evidencia relevante que una mente razonable podría aceptar como adecuada para sostener una conclusión”. (Énfasis suprido.)

En el presente caso, sin embargo, y según veremos, para determinar la clasificación aplicable a un negocio resulta imperativo conocer las funciones que realizan los empleados. Igualmente, en vista de que el Reglamento para Gobernar el Seguro de Compensaciones por Accidentes del Trabajo, Reglamento Núm. 2506 del 7 de mayo de 1979 (en adelante “el Reglamento”), define en su Regla Núm. V(1) la “clasiﬁcación predominante o gobernante” como “aquella que envuelve la mayor nómina, excluyendo la nómina correspondiente a las Excepciones Normales”, resulta imprescindible formular determinaciones sobre la nómina que pagó el patrono a cada tipo de sus empleados. Esto es, sin lugar a dudas, evidencia relevante. Pero, según hemos expresado, la Comisión se negó a formular determinación alguna sobre la nómina pagada por UPS y las funciones que desempeñan sus empleados.

Se cometió, por tanto, el error imputado.

B. **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**

⁵ Por razón de la limitación reglamentaria en cuanto al número de páginas del recurso de revisión, no reproducimos las enmiendas y determinaciones de hecho adicionales que se solicitaron sino que referimos respetuosamente a las páginas ___ a ___ del Apéndice del presente recurso. La negativa a la enmienda la discutiremos al discutir el tercer error imputado.

1. Principios generales del seguro de compensaciones por accidentes del trabajo

En términos generales, en aquellas jurisdicciones donde se utilizan y/o adoptan los criterios establecidos por el National Council on Compensation Insurance (en adelante "NCCI"), se utiliza un sistema de clasificación cuyo propósito es agrupar patronos con operaciones similares en clasificaciones, de modo tal que la clasificación asignada refleje la exposición común de todos esos patronos. Este grupo de patronos con operaciones similares se conoce como una "industria". Consecuentemente, el tipo de prima asignado a la clasificación o industria refleja la exposición a pérdida que es común a esos patronos y se denominan estas clasificaciones como las Clasificaciones Básicas ("Basic Classifications describe the business of the employer.") Véase Regla 1(B)1 del Basic Manual del NCCI, Ed. 2001, el cual aplica supletoriamente en Puerto Rico en virtud de la Regla XI(6) del Reglamento. (Ap. 430).

Por otro lado, se han establecido clasificaciones que no son propias de determinadas industrias sino que son comunes a todas las industrias. Se trata de segmentos que generalmente tienen todas las industrias y por incluir un gran número de empleados se les ha tratado como si fuera una industria más. Además, en términos generales, estas ocupaciones no están incluidas en las clasificaciones básicas a menos que así se especifique en determinada clasificación. Estas clasificaciones han sido denominadas como Excepciones Normales que usualmente son las de "Oficinistas y Delineantes"; "Chóferes y sus ayudantes"; "Vendedores, Cobradores y Mensajeros"; y "Vendedores de automóviles".⁶ Id. La Regla 1(B)(2) del Basic Manual del NCCI las define como: "Standard Exceptions Classifications describe occupations that are common to many businesses"

En esencia, pues, las clasificaciones básicas describen el negocio o industria del patrono mientras que las Excepciones Normales describen ocupaciones comunes a muchas industrias y se aplican a empleados que reúnen las funciones descritas en la clasificación.⁷

Puerto Rico es una de esas jurisdicciones donde se ha adoptado el sistema de clasificación del NCCI. De hecho, se adoptó inclusive la misma numeración de las distintas clasificaciones.

Con esto en mente, veamos las disposiciones aplicables del Reglamento.

⁶ En Puerto Rico no se incluye la clasificación de vendedores de automóviles como una Excepción Normal pero sí existe una clasificación con la misma clave que se le asignó por el NCCI. Es la 8748.

⁷ Por ello, según veremos, erró la Comisión al concluir que a los choferes le era aplicable como operación básica y de mayor importancia la clasificación de "transportación terrestre de carga" que describe una industria y no la Excepción Normal de choferes que describe la "ocupación" de los "choferes".

2. Reglamento Para Gobernar el Seguro

Para efectos de división de nóminas, el Reglamento en Puerto Rico establece una distinción entre lo que se consideran “empresas sencillas” o “empresas múltiples”. Dependiendo de cómo se clasifique determinada empresa dependerá la facultad para dividir o segregar la nómina. En el presente caso no existe controversia de que UPS es una “empresa sencilla”.⁸ Veamos, pues, qué es una empresa sencilla.

Según hemos expresado, la Regla V(1) del Reglamento (Ap. 405) dispone que “la clasificación predominante o gobernante para cubrir los riesgos del patrono es aquella que envuelve la mayor nómina, excluyendo la nómina correspondiente a las Excepciones Normales”.⁹ (Énfasis suprido.) Y la Regla V(2) del mismo Reglamento (Ap. 405), al referirse a las “empresas sencillas”, dispone que “[s]i las actividades de un patrono consisten de una sola operación u operaciones separadas que prevalecen en el negocio o industria descrita bajo una sola clasificación del Manual, aquella clasificación que describa con mayor exactitud el negocio o industria en su totalidad es la que debe aplicarse.” (Énfasis suprido.) Además, dispone que la nómina de pago será dividida con respecto a las Excepciones Normales y Exclusiones Generales pero no se permitirá la división de la nómina de pago con relación a cualquiera otra operación, aunque dicha operación pueda estar descrita específicamente en cualquier otra clasificación o pueda llevarse a cabo en un local separado.

Como puede apreciarse, en las empresas sencillas solamente procede la división de la nómina cuando se trate de Excepciones Normales o Exclusiones Generales, de modo que todas las demás operaciones se incluirán en lo que el Reglamento denomina como la “clasificación predominante o gobernante”.¹⁰ Esto es, la clasificación de mayor nómina, excluyendo las excepciones normales y que con mayor exactitud describa el negocio o industria. Es de notar que, según esta regla, no se requiere que una clasificación describa exactamente el negocio o industria de un patrono sino que debe aplicarse la clasificación que con mayor exactitud, de entre todas las clasificaciones, mejor describa las operaciones del patrono. Regla X(3)(b) del Reglamento (Ap. 426).

Veamos entonces cómo se clasifica ordinariamente a empleados de empresas sencillas.

⁸ Así lo declararon los testigos del Fondo y UPS está de acuerdo con ellos.

⁹ Es lógico que se excluya a las Excepciones Normales ya que, según hemos expresado, éstas describen una “industria” sino “ocupaciones” que son comunes a todas las industrias.

¹⁰ La Regla V(1) define clasificación predominante o gobernante como “aquella que envuelve la mayor nómina, excluyendo la nómina correspondiente a las Excepciones Normales.”

3. Clasificación cuando no aplica la Regla V(5)(b) del Reglamento

Como hemos visto, en las empresas sencillas solamente procede la división de la nómina cuando se trate de Excepciones Normales o Exclusiones Generales, de modo que todas las demás operaciones se incluirán en lo que el Reglamento denomina como la “clasificación predominante o gobernante”, que según hemos visto, es aquella de mayor nómina, excluyendo las Excepciones Normales. Las Excepciones Normales están establecidas en la Regla V(8) del Reglamento (Ap.410-414). Son las clasificaciones de, en lo aquí pertinente, Oficinistas y Delineantes (Clave 8810-350); Vendedores, Cobradores y Mensajeros (Clave 8742-354) y Choferes, Carreteros y sus Ayudantes (Clave 7380-320).

La referida Regla V(8) del Reglamento dispone que las Excepciones Normales estarán “sujetas a división de nómina de pago en relación con cualquier otra clasificación,” excepto de aquellas que específicamente disponen la inclusión de ciertas Excepciones Normales. (Ap. 410). Es decir, los empleados descritos en estas Excepciones Normales serán clasificados separadamente en las mismas a menos que en alguna clasificación se incluya expresamente la Excepción Normal. En cuanto a los demás empleados no comprendidos en alguna de las Excepciones Normales o Exclusiones Generales, éstos se clasificarán en la clasificación o riesgo gobernante o predominante.

La misma Regla define dichas Excepciones Normales y, en lo aquí pertinente, define la Excepción Normal de Choferes de la siguiente manera:

“Choferes y sus ayudantes, son aquellos empleados cuyo trabajo se lleva a cabo principalmente en vehículos de motor o en relación con los mismos, incluyéndose también empleados incidentales de garaje (sic), y empleados que en el servicio de sus patronos usen bicicletas.” (Énfasis suprido.)

De otra parte, el Reglamento establece unas normas para la interpretación de las distintas clasificaciones contenidas en el Manual de Clasificaciones que se publica cada año. En lo aquí pertinente, la Regla VI(6) del Reglamento (Ap. 416-417) dispone que “Si una clasificación contiene una frase descriptiva que empiece con la palabra ‘Todo’ o ‘Toda’ como en las expresiones ‘Todo empleado’, ‘Toda operación’, ‘Todo trabajo hasta su terminación’, no se dividirá la nómina de pago con relación a ningún empleado u ocupación (a excepción de las Excepciones Normales, o las Exclusiones Generales) no importa el sitio de operaciones, excepto en el caso de una operación que no sea incidental ni esté generalmente relacionada con la empresa designada por tal clasificación.” (Énfasis suprido.)

De otra parte, la Regla VI, en su inciso (4) (Ap. 416) dispone que si una clasificación contiene una frase descriptiva “incluyendo” ciertas operaciones, no se dividirá la nómina de estas operaciones aún cuando se encuentren comprendidas en cualquier otra clasificación. Y en el inciso (5) (Ap. 416) se dispone que si una clasificación contiene una frase que requiere que

determinada operación se clasifique separadamente, así se clasificará de acuerdo con las condiciones establecidas para las Empresas Múltiples.

Estas, repetimos, son las normas generales. Consecuentemente, al clasificar a un patrono que es una empresa sencilla, debe determinarse cuál es la clase de empleados del patrono con mayor nómina, excluyendo las Excepciones Normales. Una vez se determina la clase de empleados de mayor nómina, entonces deberá determinarse cuál de las clasificaciones del Manual de Clasificaciones describe con mayor exactitud el negocio del patrono, y este será el riesgo dominante o predominante. En ese riesgo dominante deberán incluirse todos los empleados, excepto que la nómina de empleados que esté comprendida en una Excepción Normal o una Exclusión General, se segregará del riesgo predominante.

Así pues, si no existiera la Regla V(5)(b) (Ap. 408), en el caso de UPS habría que concluir que el riesgo predominante es aquél de mayor nómina, excluyendo las Excepciones Normales. Regla V(1) (Ap. 405). Si asumimos para efectos de argumentación que tal y como hizo el Fondo, que el riesgo gobernante o predominante de UPS es el de Transportación Terrestre de Carga,¹¹

¹¹ Aunque asumimos para propósitos de la discusión que la industria de UPS está correctamente descrita en la clasificación de Transportación Terrestre de Carga (7219), lo correcto es que se trata de una industria distinta. El Standard Industrial Classification Manual de 1987, un manual preparado por la Oficina de Gerencia y Presupuesto ("Executive Office of the President Office of Management and Budget") del Gobierno de los Estados Unidos y se utiliza para promover la comparabilidad de data institucional que describe varias facetas de la economía de Estados Unidos, incluyó como el "Major Group 42" la Transportación Motorizada de Carga y Almacenamiento ("Motor Freight Transportation and Warehousing"). Se definió este grupo de la siguiente manera:

"This major group includes establishments furnishing local or long-distance trucking or transfer services, or those engaged in the storage of farm products, furniture and other household goods, or commercial goods of any nature. The operation of terminal facilities for handling freight, with or without maintenance facilities, is also included. Establishments primarily engaged in the storage of natural gas are classified in Industry 4922. Field warehousing is classified in Services, Industry 7389. Establishments of the United States Postal Service are classified in Major Group 43."

Dentro del Grupo 42, la industria número 4212 comprende la transportación terrestre por camiones ("Trucking and Courier Services, Except Air"). Bajo dicha industria se expresó, en lo aquí pertinente, lo siguiente:

"Establishments primarily engaged in furnishing trucking or transfer services without storage for freight generally weighing more than 100 pounds, in a single municipality, contiguous municipalities, or a municipality and its suburban areas. Establishments primarily engaged in furnishing local courier services for letters, parcels, and packages generally weighing less than 100 pounds are classified in Industry 4215; ..." (Énfasis suprido.)

Como puede apreciarse, el servicio de entrega de cartas y paquetes que generalmente pesan menos de 100 libras se clasifican en otras industrias. Estas otras industrias, la 4215, se denomina como "Courier Services, Except by Air" y la 4513 aplica cuando es por aire. La 4215 se describe, en lo aquí pertinente, de la siguiente manera:

"Establishments primarily engaged in the delivery of individually addressed letters, parcels, and packages (generally under 100 pounds), except by means of air transportation or by the United States Postal Service. Delivery is usually made by street or highway within a local area or between cities." (Énfasis suprido).

Evidentemente, la industria de la entrega de cartas y paquetes que usualmente pesan menos de 100 libras es una separada y distinta de la de transportación terrestre de carga. Y correctamente debe serlo porque el riesgo de accidente es mayor cuando lo que se transporta pesa más de 100 libras.

Por otro lado, el Scopes Manual del NCCI, al describir la clasificación 7219, en lo aquí pertinente,

entonces todos los empleados tendrían que incluirse bajo esta clasificación, excepto aquellas que constituyen Excepciones Normales. Pero como la descripción de la clasificación de Transportación Terrestre de Carga expresa que incluirá a los choferes, entonces la nómina de los choferes no se segregaría. Regla VI(4) (Ap. 416). Esto, repetimos, sería la clasificación de los empleados de UPS si no existiera la Regla V(5)(b) y si los sorters estuvieran correctamente clasificados en el clasificación de Transportación Terrestre de Carga. Esto fue lo que hicieron tanto el Fondo en su auditoría como la Comisión en sus resoluciones y UPS podría estar de acuerdo con esta clasificación si no fuera por la Regla V(5)(b) del Reglamento (Ap. 408).¹²

4. Clasificación cuando aplica la Regla V(5)(b) del Reglamento

A nuestro juicio resulta más que evidente que las anteriores reglas citadas y todas las demás normas del Reglamento no aplicarán cuando las operaciones básicas y de mayor importancia de un patrono están comprendidas en las clasificaciones denominadas como Excepciones Normales. Así lo establece la Regla V(5)(b) del Reglamento:

"Cuando 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 tales Excepciones Normales, será clasificada separadamente, no obstante lo que se disponga en cualquier otra parte de las presentes Reglas." (Énfasis suprido.) (Ap. 408).

De entrada es menester señalar que, contrario a lo que sugiere la Comisión en su resolución en reconsideración, "operaciones básicas y de mayor importancia" no es sinónimo de "riesgo gobernante o predominante". Ello porque, como hemos visto, en la determinación de lo que constituye "riesgo predominante" se excluyen las Excepciones Normales. Sin embargo, la operación básica y de mayor importancia de un patrono podría, a tenor con esta Regla V(5)(b), estar comprendida en una Excepción Normal. Por tanto, una no puede ser sinónima de la otra.

expresa categóricamente lo siguiente:

"Trucking operations which are not classified to Code 7219 include Mail, Parcel or Package Delivery (assign Code 7231); Mail, Parcel or Package Delivery---Under Contract with the U.S. Postal Service (assign Code 7232); Oil Field Equipment (assign Code 7222); and Parcel or Package Delivery from retail stores to customers under long-term contracts (assign Code 7230)." (Énfasis suprido.)

Claramente la clasificación 7219 no es aplicable a UPS, Inc. Se trata de una industria distinta y diferente. Máxime cuando la descripción de la clasificación de Transporte Terrestre de Carga (7219) fue cambiada por el Fondo a partir del año póliza 2008-2009 para incluir la operación de UPS al incluir el "trabajo de recogido y entrega de mercancía", lo cual es indicativo que la anterior descripción no incluía las operaciones de UPS, Inc. Dicha clasificación lee ahora como sigue:

"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)."

¹² Claro está, excepto por lo señalado en la nota al calce anterior. A nuestro juicio, el Fondo debería crear una clasificación nueva que describa la industria de UPS, tal y como se hizo por el NCCI.

Además, es también evidente que una operación de la clasificación gobernante podría ser la operación básica y de mayor importancia de un patrono. En el caso de UPS, por ejemplo, la clasificación que mejor describe su negocio pudiera ser la de Transporte Terrestre de Cargo, tal y como concluyó el Fondo. A la misma vez, la operación dentro de este “riesgo gobernante” que realizan los choferes constituye la operación básica y de mayor importancia de UPS. Pero esta operación de los choferes de UPS está comprendida en la definición de la Excepción Normal de Choferes porque son empleados “cuyo trabajo se lleva a cabo principalmente en vehículos de motor”. Debe recordarse que las Excepciones Normales describen “ocupaciones” de empleados; no la industria del patrono.

Es en estos casos en que aplica lo dispuesto en la Regla V(5)(b) “no importa lo que exprese cualquier otra Regla” Esto es, la nómina de los empleados que realizan esta operación básica y mayor importante se incluirá en la excepción normal aplicable a aquellos empleados descritos en la excepción normal y cualquier otra operación se clasificará separadamente. Es decir, no aplica la Regla VI(4) y (5) que obliga a no segregar la nómina respecto a alguna Excepción Normal si la descripción del Manual de Clasificaciones expresa que la descripción incluye a una Excepción Normal, como por ejemplo, los choferes y sus ayudantes. Tampoco aplicaría la regla referente a “clasificación predominante o gobernante” ya que el efecto de la regla es que, en estos casos, no habrá riesgo o clasificación gobernante o predominante. Ello porque, repetimos, no sería de aplicación estas y cualquier otra regla del Reglamento.

Por consiguiente, en virtud de la Regla V(5)(b), como es un hecho incontrovertido que la operación básica y la de mayor importancia de UPS es la que hacen los choferes, cuyos trabajos “se llevan a cabo principalmente en vehículos de motor”, y siendo la clasificación de choferes una Excepción Normal, estos choferes deben incluirse en la clasificación de Choferes y los demás empleados clasificarse separadamente.

El Fondo y la Comisión, sin embargo, expresaron que la posición de UPS omitió el mandato expreso de la Regla V(1) y (2). Pero si se omitió, no fue por un mero capricho acomodaticio sino porque así lo ordena la Regla V(5)(b) antes citada cuando expresa “**no obstante lo que se disponga en cualquier otra parte de las presentes Reglas.**” (Énfasis suprido.) Por el contrario, fue la Comisión la que omitió el mandato expreso de la Regla V(5)(b).

En reconsideración, sin embargo, la Comisión resolvió que no era de aplicación la Regla V(5)(b) porque UPS “no es un Banco ni una Compañía de Seguros, ni se dedica a una actividad similar, aunque la lista de ejemplos incluida en la regla no sea taxativa.” Además, señaló que la operación básica y de mayor importancia de UPS es la “carga y entrega de paquetes pequeños

y mensajería por vía terrestre, (la que incidentalmente realizan los choferes).” Véase página núm. 4, párrafo 4, de la resolución en reconsideración (Ap. 390). Al así concluir erró gravemente.

La Comisión pretende limitar la aplicación de la regla a Bancos, Compañías de Seguro y empresas similares. Sin embargo, a los Bancos y Compañías de Seguro les aplica la regla, no porque sean Bancos o Compañías de Seguro, sino porque sus operaciones básicas y de mayor importancia están comprendidas en la Excepción Normal de Oficinistas. Pero la regla no limita su aplicación a la Excepción Normal de Oficinistas sino a todas las Excepciones Normales, de las cuales una es la de Choferes que, como hemos visto, se define en el Reglamento como “aquellos empleados cuyo trabajo se lleva a cabo principalmente en vehículos de motor”.

Por otro lado, la conclusión de la Comisión a los efectos de que la operación básica y de mayor importancia de UPS es la de transporte de carga, es equivocada ya que, confunde o trata como sinónimos los términos “riesgo gobernante” y “operación básica y de mayor importancia”. Como hemos señalado, las Excepciones Normales no describen la industria o negocio del patrono sino ocupaciones de empleados que desempeñen las funciones descritas en la clasificación. Por tanto, lo verdaderamente importante en cuanto a la Excepción Normal de Choferes no es si la industria o negocio del patrono es la de transportación terrestre de carga sino si el trabajo del empleado se lleva a cabo principalmente en vehículos de motor, lo cual es como se define la Excepción Normal de Choferes contenida en el Reglamento

Por tanto, como la operación básica y de mayor importancia de UPS (sea la de transportación terrestre de carga o cualquier otra) es la que realizan los choferes, hecho incontrovertido establecido por el testigo del patrono, éstos deben clasificarse bajo la Excepción Normal de Choferes porque cumplen con el requisito de que sus trabajos se llevan a cabo principalmente en un vehículo de motor y porque la Regla que obliga a clasificarlos bajo la de Transportación Terrestre, por estar incluidos en la definición de esta clasificación, no es de aplicación por mandato expreso de la Regla V(5)(b).

Empleados denominados “sorters”, mecánicos y “washers”

Ahora bien, a tenor con la Regla V(5)(b) los demás empleados no comprendidos en la Excepción Normal deben clasificarse separadamente. A tenor con esto, ¿estarían bien clasificados los “sorters” en la clasificación de Transportación Terrestre de Carga? Sostenemos que no. Veamos por qué.

Los empleados de rampa y los “sorters” son aquellos empleados que descargan los “containers” metálicos del avión y los trasladan al lugar donde otros empleados sacan la mercancía de los containers y las distribuyen en distintas correas, respectivamente. Al final de estas correas hay otros empleados que reciben la mercancía y las colocan en los distintos camiones. Estos

empleados son también denominados "sorters". Veamos entonces cuál clasificación debe aplicarse.

Para el año póliza 1997-98 estaban vigentes las clasificaciones "Carga y Descarga de Embarcaciones" (7309-300)¹³ y la de Carga y Descarga de Embarcaciones Furgones de Metal Cerrados (7327-300),¹⁴ las cuales conllevan un tipo de prima de \$9.75 y \$3.45 por cada \$100 de nómina, respectivamente.

Si bien el título de la clasificación 7327 se refiere a "Embarcaciones" y como señaló la Comisión en su resolución en reconsideración ello significa "barcos", no es menos cierto que la descripción de la actividad no se limita a "embarcaciones" sino que se describe como "la carga y descarga de mercancía en furgones de metal cerrados (containers)". Esto es, la descripción de la actividad es el embarque y desembarque de mercancía en furgones de metal cerrados.¹⁵ Ello describe perfectamente la actividad de los sorters. No existe otra clasificación en el Manual que describa la carga y descarga de mercancía en furgones de metal cerrado (containers) para aviones. Por tanto, debe aplicarse la que mejor describa la actividad y esa es la 7327. Véase Regla X(3)(b) del Reglamento la cual dispone que si las operaciones que habrán de ser objeto del seguro no están comprendidas en ninguna de las clasificaciones del Manual, se utilizará la clasificación más análoga.

Por tanto, los empleados de rampa de UPS, Inc. que realizan esta operación deben ser incluidos en esta clasificación y no en la clasificación 7309. Por otro lado, aquellos empleados que descargan los containers y clasifican la mercancía por correas para luego ser distribuidas a los distintos camiones deben ser clasificados en la clave 7309 de carga y descarga de embarcaciones. Ello a tenor con lo dispuesto en la clasificación 7327.

Finalmente, los mecánicos y "washers" deben ser incluidos también en la clasificación de choferes ya que, según hemos visto, dicha clasificación incluye a los empleados incidentales de "garage".

Por otro lado, ya para el año póliza 1998-99 las clasificaciones habían cambiado. En este año póliza 1998-99 se eliminó la clasificación 7327 (Carga y Descarga de Embarcaciones

¹³ Esta clasificación se describe como: "Operaciones de . . . Incluye remoción de mercancía de los muelles en cualquier forma y el depositarla; ordenarla o reclasificarla en los muelles adyacentes (N.D.N. con la Clave 7327)."

¹⁴ Esta clasificación se describe como que "incluso exclusivamente la carga y descarga de mercancía en furgones de metal cerrados (containers); incluyendo la transportación hasta los almacenes adyacentes. La operación de depositar la mercancía, ordenarla y reclasificarla en los almacenes adyacentes, será cubierta bajo la Clave 7309. La transportación terrestre de esta mercancía desde los almacenes adyacentes se clasificará separadamente. (Énfasis suprido.)

¹⁵ "Embarque" se define en el Diccionario de la Real Academia Española, como "[a]cción y efecto de embarcar (introducir en una embarcación, tren o avión)."

Furgones de Metal Cerrados) y su descripción se añadió a la clasificación 7309-300 (Carga y Descarga de Embarcaciones). La nueva clasificación, la cual conlleva un pago de \$3.45 por cada \$100 de nómina se describe de la siguiente manera:

"Todos los empleados. Todas las operaciones, incluyendo incidentales que se realicen dentro de la embarcación y en los puntos de conexión o muelle. Incluye carga y descarga de productos a granel por medio de conductores, poleas sin fin, torres de transferencia, mangas de succión o bombeo y equipo mecánico. Incluye la remoción de mercancía de los muelles en cualquier forma y el depositarla, ordenarla o reclasificarla en los muelles adyacentes. Incluye, además, la carga y descarga de mercancía en furgones de metal cerrados (containers), incluyendo la transportación hasta los almacenes adyacentes. La transportación terrestre por vehículos desde y hasta el terminal se clasificará bajo la Clave 7219." (Énfasis suprido.)

Esta última oración respecto a la clasificación de transportación terrestre usualmente debería cumplirse en virtud de la Regla VI(5).¹⁶ Sin embargo, no es aplicable al presente caso ya que, según hemos expresado, los empleados que entregan los paquetes a los clientes son los choferes, los cuales están comprendidos en una Excepción Normal y dicha Excepción Normal constituye la operación básica y de mayor importancia del patrono. Por ende, se incluirán en la Excepción Normal "no obstante lo que se disponga en cualquiera otra parte de las presentes Reglas", particularmente la Regla VI(5). Véase Regla V(5)(b).

En conclusión, antes de las enmiendas a las clasificaciones, esto es, en el año póliza 1997-98, UPS y el Fondo debieron haber incluido las siguientes clasificaciones en la póliza:

En primer lugar, los choferes, washers y mecánicos deben clasificarse en la Excepción Normal de Choferes (7380). Debe señalarse que a partir del año póliza 2002-03 los washers y mecánicos deben ser incluidos en la enmendada clasificación de Talleres de Reparación de Automóviles, Empresas de Autobuses, Autos con Taxímetro (7382).¹⁷ En segundo lugar, los empleados de rampa deben incluirse en la clasificación de Carga y Descarga de Embarcaciones-Furgones de Metal Cerrados (7327-300) y los sorters deben incluirse en la clasificación 7309-300 de Carga y Descarga de Embarcaciones. No obstante, desde el momento en que se consolidaron ambas clasificaciones en el año póliza 1998-99, tanto los empleados de rampa y los sorters deben incluirse en la enmendada 7309-300.

¹⁶ La Regla VI(5) dispone que "[s]i una clasificación contiene una frase mandatoria requiriendo que determinadas operaciones han de ser clasificadas separadamente, toda la nómina de pago de tales operaciones será clasificada y tasada separadamente de acuerdo con las condiciones antes establecidas para 'Empresas Múltiples'."

¹⁷ Esta clasificación enmendada que paga \$5 por cada \$100 de nómina, desde el año póliza 2002-03 lee como sigue: "Todos los empleados. Incluye los talleres de reparación y mantenimiento de automóviles, tales como: transmisiones automáticas, reparación o instalación de frenos, radiadores, carburadores y 'fuel injection', acondicionadores de aire; talleres de electromecánica, de inspección, 'car care' y 'car wash', alineamiento y balance, sistemas de escape, talleres de talabartería, tapicería y hojalatería y cualquier otro taller de mecánica relacionado. Incluye además, todas las operaciones relacionadas con el recauchamiento de gomas de vehículos y los sitios o lugares para guardarlos o custodiarlos; choferes y sus ayudantes." (Subrayado nuestro.)

Por último, los empleados que UPS incluyó bajo la clasificación de Vendedores, Cobradores y Mensajeros (8742) y en la de Oficinistas (8810) estaban correctamente clasificados y así deben continuar clasificados. Veamos.

Según el testimonio de auditor del Fondo, señor Rosado, UPS incluyó en la clasificación de Vendedores, Cobradores y Mensajeros a los empleados que UPS misma denominó como "management". El auditor incluyó todo empleado considerado "management" en la clasificación de Transporte Terrestre de Carga por considerar que ésta era el riesgo gobernante. Sin embargo, como hemos visto, en el presente caso **no existe riesgo gobernante** por lo que las demás operaciones deben clasificarse en la clasificación que mejor describa la operación.

No obstante, aún cuando la clasificación de Transporte Terrestre de Carga fuese la clave gobernante, lo cual negamos, aún así no procedía clasificar automáticamente a todos los empleados "management" en la misma ya que la mayoría de ellos, por no decir todos, estarían incluidos en la definición de la Excepción Normal de Oficinistas. Esto es, "aquellos empleados cuyo trabajo se limite a llevar los libros o los archivos del asegurado, o despacho de correspondencia, o que dedican todo su tiempo a trabajo de oficina relacionados con teneduría de libros, archivo o despacho de correspondencia." Véase Regla V(8)(a) del Reglamento.

El auditor del Fondo, sin embargo, incluyó automáticamente en la clasificación de transporte terrestre de carga a todos los empleados denominados por UPS como "management", sin analizar si podían ser propiamente considerados en cualquier otra clasificación.

Estos empleados "management" pueden ser propiamente clasificados en la clasificación de Oficinistas porque no están expuestos al riesgo del descargue o carga del avión y/o los containers, ni en la entrega de los paquetes. Por tanto, debieron mantenerse en la clasificación de oficinistas, salvo aquellos que como parte de sus funciones tienen que salir fuera de los predios de la Compañía que deben clasificarse en la clasificación de Vendedores, Cobradores y Mensajeros.

Ausente el análisis de cada una de estas posiciones, el Fondo no podía reclasificar estos empleados.

En consecuencia, la póliza de UPS, Inc. debe incluir las siguientes clasificaciones a partir del año póliza 1998-99: 1. Choferes (7380)(\$2.95) para incluir en ella a todos los choferes que entregan la mercancía; 2. Talleres de Reparación de Automóviles (7382)(\$5.00) para incluir a los mecánicos y los "washers";¹⁸ 3. Carga y Descarga Embarcaciones (7309)(\$3.45) para incluir a los empleados de rampa y los "sorters"; 4. Oficinistas (8810)(\$1.00) para incluir a los oficinistas,

¹⁸ Éstos a partir del año 2002-03. Antes de este año póliza debieron incluirse en la clasificación de choferes.

incluyendo "management" que no sale de los predios;¹⁹ y 5. Vendedores, Cobradores y Mensajeros (8742)(\$1.20) para incluir a los empleados que trabajan fuera de los predios del patrono, incluyendo "management" que sale fuera de los predios.

Evidentemente, el Fondo erró al no aplicar la Regla V(5)(b) de su propio Reglamento. Y sabido es que es un principio reiterado que una agencia administrativa viene obligada a observar estrictamente sus propios reglamentos, no pudiendo quedar a su soberana voluntad el reconocer o no los derechos que ella misma ha reconocido. García Troncoso v. Administración del Derecho al Trabajo, 108 D.P.R. 53 (1978); García Cabán v. UPR, 120 D.P.R. 167, 174 (1987); DACO v. TRU of P.R., Inc., 2014 TSPR 119. Consecuentemente, erró también la Comisión al confirmar la determinación del Fondo.

C. 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.

Bajo la hipótesis no aceptada de que la reclasificación final del Fondo es correcta a tenor con el Reglamento, procede que los efectos de dicha clasificación sea prospectiva a partir de la fecha en que se efectuó el "ajuste final", 18 de octubre de 2006. Veamos.

El testigo pericial del Fondo, asesor en el área de seguros, Sr. Ernesto Soto, declaró en la vista del caso que recientemente había emitido una opinión en el Fondo a los efectos de que cuando el patrono ha estado rindiendo bajo unas clasificaciones equivocadas pero a instancias del Fondo, el patrono no será responsable por las primas retroactivas. Pagará las primas que correspondan prospectivamente desde que el Fondo corrige el error.²⁰

Es decir, el asesor en seguros del Fondo declaró que, según una opinión escrita por él recientemente, si el patrono al formalizar su póliza describió correctamente a qué se dedica pero

¹⁹ Sobre las clasificaciones de oficinistas y vendedores no existe controversia ya que el Fondo no varió la nómina informada para estas clasificaciones al reliquidar las pólizas.

²⁰ Específicamente, el señor Soto declaró lo siguiente respecto a cambios en pólizas efectuados por el Fondo y si los mismos deben ser prospectivos o retroactivos:

"El señor Soto aclaró que no especifica la nómina y dice, podrá sin límite hacer cualquier cambio a los fines de ajustar la misma. O sea, la póliza si apareciera que la información suministrada es a la que se dedica. Usted describe a lo que se dedica y nosotros hemos definido esto (hace poco hizo una opinión sobre la cuestión de roles de 'issues' y roles de derecho), se estableció que cuando el patrono establece su actividad claramente y el Administrador comete un error al clasificar el patrono, el Asegurador no puede irse retroactivamente, porque realmente el error fue nuestro, pero si por en (sic) contrario es el patrono, que no informó adecuadamente a lo que se dedica e indujo a error a nuestro oficial. No está hablando de nómina, está hablando de actividad a la cual se dedica, y al no definirla claramente y por eso nuestro oficial lo clasificó mal. Cuando vemos y vamos allí hacer otra cosa, se puede ir retroactivamente sin límite de tiempo. Obviamente, el límite está puesto jurisprudencial por cinco (5) años." (Énfasis suprido.)

el formalizador de póliza cometió un error al clasificar los riesgos del patrono, entonces la responsabilidad del patrono es prospectiva desde el momento en que se encuentra el error. Si por el contrario, el error en clasificación por el formalizador surge porque el patrono no describió correctamente a qué se dedica, entonces la responsabilidad del patrono será retroactiva.

En el presente caso, UPS formalizó su póliza de seguro obrero el 31 de mayo de 1985 y a instancias del formalizador de pólizas del Fondo se incluyeron las clasificaciones de Oficinistas y Delineantes; Vendedores, Cobradores y Mensajeros; Choferes, Carreteros y Ayudantes; y Taller de Reparación de Autos. Estas clasificaciones se incluyeron para cubrir las operaciones de UPS que, según la póliza, "se dedicará a entrega y envíos de paquetes pequeños." Véase Exhibit 1 del FSE. UPS continuó rindiendo sus declaraciones de nóminas bajo las clasificaciones asignadas por el propio Fondo hasta que se realizó la auditoría que dio lugar al presente caso.

En relación al caso de UPS, el asesor en seguros del Fondo declaró, de forma clara y segura, que según se desprende de la póliza emitida por el Fondo, el patrono brindó la información necesaria para que el formalizador de póliza pudiera determinar que la clasificación correcta era la de Transportación Terrestre de Carga. Además, expresó categóricamente que el Fondo se había equivocado en la clasificación al formalizar la póliza y que, por tanto, la responsabilidad de UPS debería ser prospectiva a partir del momento en que se descubre el error.²¹

El Fondo y la Comisión, sin embargo, expresaron que no procedía la aplicación prospectiva porque UPS había omitido brindar información sobre la actividad que realizan en el aeropuerto al momento de formalizar la póliza en el año 1985. Específicamente expresaron que UPS "[n]o informó que mantenía empleados en un terminal en el aeropuerto cargando y descargando

²¹ Véase, página 27 de la Resolución Interlocutoria de la Comisión notificada el 25 de octubre de 2012 (Ap.142):

"El señor Soto añadió, que desde el momento en que se descubre de ahí en adelante podemos ir."

[. . .] Le mostró Exhibit 1 del Asegurador que se presentó en este caso. La póliza de UPS se formalizó en el Administrador y ahí el funcionario según declaró el señor Rosado, el formalizador es quien determina, qué riesgo son lo[s] que se van a incluir en la póliza en base a las (sic) descripción que le da el patrono cuando va a supervisar [formalizar]. Preguntó, si en algún momento en esa póliza se incluyó la 7219 y la 7403.

El señor Soto contestó, que se incluyó talleres de mecánica, pero entiende eso fue clasificado mal porque había una clave gobernante en ese momento. El oficial erró, porque dice, la corporación se dedicará a la entrega y envío de paquetes. Está claro en la 7219.

El Lic. José Santiago preguntó, el Fondo del Seguro del Estado se equivocó[?].

El señor Soto contestó que eso es correcto.

El Lic. José Santiago expresó, o sea; la opinión que usted acabó de emitir, la responsabilidad del patronal (sic) debe ser prospectiva.

El señor Soto contestó que desde el momento en que descubre hacia adelante. " (Énfasis suprido.)

camiones y aviones. Evidentemente, la Comisión incluyó esta alegación del Fondo para poder sostener que procede la **retroactividad, no prospectividad**, de la deficiencia en primas por ser un error atribuible al patrono, no al Fondo, al formalizarse la póliza en el año 1985. Veamos.

Un análisis de la prueba desfilada en la vista pública refleja que nada de los testimonios desfilados puede sustentar la alegación de que el patrono no informó dichas actividades. Según se desprende de la página 29 de la resolución interlocutoria notificada a las partes el 25 de octubre de 2012, (Ap. 144) en el examen re-directo del perito del Fondo por la Lcda. Ana Pérez surgió el siguiente intercambio:

"La Lic. Ana Pérez señaló en ese caso se determinó como se ha estipulado en sala, que inicialmente le incluyó la clasificación 7403, que era aeronaves terrestres (sic) y empleados en tierra. Como se describió en la vista pasada cuando declaró el testigo del patrono, que a parte de que ellos entregan paquetes a toda la isla tienen unos empleados que se encargan de descargar la nave en donde tiene unos paquetes y pasa por un sinnúmero de empleados, van por lo que fuera hasta que finalmente esos paquetes se cargan en el transporte que los va a llevar a sus distintos puntos de la isla. De la forma, en que el patrono describe sus funciones en sus funciones en esta póliza cuando la radica en el 1985, esas funciones se ven incluidas ahí.

El señor Soto declaró que no estaban incluidas ahí.

La Lic. Ana Pérez señaló o sea que el patrono tampoco detalló completo su denominación.

El Lic. José Santiago objetó a la pregunta, ya que la misma era subjetiva."²² (Énfasis suprido.)

La Honorable Comisionada declaró HA LUGAR la objeción pero añadió que estaba claro que no estaba incluido en la descripción.²³ No obstante la determinación de la Honorable Comisionada, la licenciada continuó con la misma pregunta:

"La Lic. Ana Pérez resumió, el patrono no detalló completamente las operaciones cuando hizo la nómina en el año 1985. Por tanto, su explicación es en error de derecho y de hechos. Se podría establecer si esa fuese la premisa, que no detalló completamente sus operaciones.

El Lic. José Santiago objetó nuevamente."

UPS concurre con la apreciación de la Honorable Comisionada a los efectos de que de la póliza no se desprenden esas actividades específicas de descargue de los aviones, aunque sí se desprende que se realizarían trabajos en el "Aeropuerto Luis Muñoz Marín, Isla Verde, P.R.". ²⁴ Pero una cosa es que no se desprenda de la póliza esas actividades y otra completamente distinta es la alegación de que UPS no informó las actividades en el aeropuerto al formalizar su póliza.

²² Debe leer "sugestiva" en lugar de "subjetiva".

²³ Véase párrafo 11 de dicha página 29 de la resolución interlocutoria.

²⁴ Véase encasillado 6 de la póliza (Ap. 92).

Bien pudo haberse informado y el formalizador de pólizas del Fondo no incluiría en la póliza, como también pudo no haberse informado. Lo cierto es que ni el funcionario que expidió la póliza se presentó como testigo, ni el representante de UPS que compareció en aquella ocasión se presentó como testigo. Por tanto, no existe prueba que sustente la conclusión de que el patrono no informó esas actividades de descargue de los aviones.

No obstante, aún cuando no se hubiese informado la actividad de descargue de los aviones, ello no hubiera variado la clasificación de los empleados que realizaban esa actividad ya que, según la posición del Fondo y de su testigo, esos y todos los empleados deberían estar clasificados en la clasificación predominante o gobernante de Transportación Terrestre de Carga, la cual el testigo del Fondo declaró, según hemos visto, surgía claramente de la póliza.

Sostenemos, por tanto, que asumiendo como correctas las reclasificaciones efectuadas por el Fondo y confirmadas por la Comisión, el resultado de las mismas deben aplicarse prospectivamente, no a partir de la fecha en que se efectuó la primera auditoría, sino a partir de octubre de 2006 cuando el Fondo realizó su “ajuste final”. Nótese que la auditoría inicial se llevó a cabo por el Fondo en el 2002 cuando entendió entonces que el riesgo gobernante de UPS debió ser el de Aeronaves-Empleados en Tierra. Sin embargo, el 30 de mayo de 2006 emitió notificaciones de cobro de primas en las que incluyó, además de la clasificación de Aeronaves-Empleados en Tierra, la clasificación de Transportación Terrestre de Carga. Y el 18 de octubre de 2006 el Fondo efectuó un “ajuste final” en el que eliminó la clasificación de Aeronaves-Empleados en Tierra y mantuvo la de Transportación Terrestre de Carga.

Estas actuaciones erráticas del Fondo desde que concluyó su auditoría en el año 2002 hasta cuatro años después, en octubre de 2006, revelan inequívocamente que el propio Fondo no tenía del todo claro cómo debían clasificarse las operaciones de UPS. Ante ello, no puede exigírselo a UPS, mediante la aplicación retroactiva de las reclasificaciones efectuada, que hubiera clasificado correctamente a sus empleados en dichos años cuando al Fondo le tomó cuatro años llegar a una conclusión definitiva. Por tanto, procede que de sostenerse las reclasificaciones efectuadas por el Fondo, las mismas sean prospectivas a partir de octubre de 2006, cuando se efectuó el “ajuste final” (reclasificación final).

Por otro lado, en vista de que el testigo del Fondo declaró que el formalizador del Fondo cometió un error al clasificar las operaciones de UPS cuando se formalizó la póliza en el 1985; y considerando, además, que UPS continuó rindiendo bajo las clasificaciones establecidas por dicho formalizador de pólizas, procede que se determine que el Fondo está impedido de cobrar retroactivamente las primas adicionales mediante la aplicación de la doctrina de los actos propios o “estoppel”. Veamos.

Doctrina de los actos propios (“Estoppel”)

La doctrina de actos propios, la cual tiene tangencia con la doctrina anglosajona de “estoppel”, opera en todo el ámbito del derecho, incluyendo el área de compensaciones por accidentes del trabajo. Véase, CIMCO v. FSE, 121 D.P.R. 98 (1988); Silva v. Comisión Industrial, 91 D.P.R. 891 (1965); Central BocaChica v. Tesorero, 54 D.P.R. 424 (1939); en cuanto a su aplicabilidad al Estado, véase, Carabarín v. ARPE, 132 D.P.R. 938 (1993), 93 JTS 35; García v. Secretario de Hacienda, 99 D.P.R. 779 (1971); Berrios v. UPR, 116 D.P.R. 88 (1985).

La referida doctrina dispone que “nadie puede ir en contra de sus propios actos”. Tiene “fundamento y raíz en el principio general de derecho que ordena proceder de buena fe en la vida jurídica. La conducta contradictoria no tiene lugar en el campo de derecho y debe ser impedida.” Int. General Electric v. Concrete Builders, 104 D.P.R. 871, 877 (1976). Dicha norma, que surge del Artículo 7 de nuestro Código Civil, al igual que otras doctrinas de equidad, por ejemplo, impedimento en equidad, buena fe, enriquecimiento injusto, incuria, puede inclusive invocarse en contra del Estado. Carabarín v. ARPE, *supra*; CIMCO v. FSE, *supra*; García v. Secretario de Hacienda, *supra*; Silva v. Comisión Industrial, *supra*; Berrios v. UPR, 116 D.P.R. 88 (1985).

Los elementos constitutivos para la aplicación de dicha doctrina son:

- (a) Una conducta determinada de un sujeto,
- (b) Que haya engendrado una situación contraria a la realidad, esto es, aparente, y mediante tal apariencia, susceptible de influir en la conducta de los demás, y
- (c) Que sea a base de la confianza de otra parte que haya procedido de buena fe y, que, por ello, haya obrado de una manera que le causaría un perjuicio si su confianza quedara defraudada. Int. General Electric v. Concrete Builders, *supra*.

En el caso de Carabarín v. ARPE, *supra*, el Tribunal Supremo se expresó en torno a la doctrina de actos propios del siguiente modo:

“... el principio de derecho que ordena proceder de buena fe en la vida jurídica impide que ARPE se beneficie al actuar en contra de sus propios actos. La conducta contradictoria no tiene lugar en el campo del Derecho, y debe ser impedida.”²⁵ (Énfasis suprido.)

A la luz de lo anterior, resulta claro que procede la aplicación de la doctrina al presente caso por cumplirse con todos los requisitos.

Se cumple con el primer requisito ya que se trata de una conducta de un sujeto como lo es el formalizador de pólizas del Fondo. Se cumple también con el segundo requisito ya que el error que según el perito del Fondo cometió el formalizador, engendró una situación contraria a

²⁵ Además, véase Cervecería Corona v. Commonwealth Ins. Co., 115 D.P.R. 345 (1984); Corraliza v. Banco de Desarrollo Económico, 153 D.P.R. 161 (2011); Vivoni Farage v. Ortiz Carro, 179 D.P.R. 990 (2010).

la realidad, cuya apariencia influyó en la conducta de UPS ya que, confiando en la clasificación hecha por el empleado del Fondo, continuó rindiendo sus declaraciones de nóminas por espacio de 17 años. Finalmente, esa confianza quedó defraudada cuando el mismo Fondo ahora alega que las clasificaciones informadas por UPS eran incorrectas y le reclama ahora el pago retroactivo de más de CUATRO MILLONES DE DÓLARES.

Para impedir esta injusticia, procede la aplicación de la doctrina.

VII. SÚPLICA

EN MÉRITO DE LO ANTES EXPUESTO, respetuosamente se solicita que este Honorable Tribunal acoja la presente solicitud de revisión; revoque las resoluciones recurridas y ordene la reclasificación de los empleados de UPS aplicando la Regla V(5)(b) del Reglamento. Alternativamente, de sostenerse las reclasificaciones efectuadas por el Fondo, se determine que el efecto de las mismas sea de carácter prospectivo a partir de octubre de 2006.

VIII. NOTIFICACIÓN

CERTIFICO haber enviado copia fiel y exacta de esta solicitud por correo certificado a la Lcda. Ana Pérez Nieves, Corporación del Fondo del Seguro del Estado, P.O. Box 365028, San Juan, Puerto Rico 00936-5028 y a la Comisión Industrial de Puerto Rico, por conducto de su Presidente, Lcdo. Basilio Torres Rivera, P.O. Box 364466, San Juan, PR 00936-4466

RESPETUOSAMENTE SOMETIDA.

En San Juan, Puerto Rico, hoy 6 de marzo de 2015.

FIDDLER GONZÁLEZ & RODRÍGUEZ
Abogados de la recurrente United Parcel Service
P. O. BOX 363507
San Juan, Puerto Rico 00936-3507
Teléfono: (787) 759-3129
Facsimil: (787) 250-7565
Correo electrónico: jsantiag@fgrlaw.com


JOSÉ J. SANTIAGO MELÉNDEZ
Colegiado Número: 6998
RUA Núm. 5792

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIONAL JUDICIAL DE SAN JUAN

UNITED PARCEL SERVICE, INC.;
Patrono-Recurrente,
v.
CORPORACIÓN DEL FONDO DEL
SEGURO DEL ESTADO,
Asegurador-Recurrido.

CASO NÚM.:

SOBRE: REVISIÓN (Procedente de la
Comisión Industrial de Puerto Rico, en el caso
núm. CI 03-200-02-0732-01).

INDICE AL APÉNDICE

	Página
1. Apelación radicada el 26 de diciembre de 2002	1-5
2. Apelación radicada el 15 de enero de 2003	6-9
3. Apelación de factura al cobro radicada el 4 de septiembre de 2003	10-12
4. Moción en auxilio de jurisdicción y para que se den por admitidos requerimientos de admisiones	13-22
5. Resolución de vista pública e 26 de mayo de 2005, notificada el 12 de julio de 2005	23-26
6. Informe de nómina investigada de 10 de febrero de 2006 (Exhibit 1 Patrono)	27-29
7. Moción solicitando reapertura	30-31
8. Ajuste de 30 de mayo de 2006 (Exhibit 2 Patrono)	32-34
9. Apelación de 8 de agosto de 2006	35-39
10. Apelación de 28 de agosto de 2006	40-45
11. Ajuste final de 18 de octubre de 2006 (Exhibit 3 Patrono)	46-49
12. Apelación de 7 de noviembre de 2006	50-53
13. Apelación 14 de marzo de 2007	54-62
14. Apelación 29 de noviembre de 2007	63-66
15. Nómina UPS año 1997-98 (Exhibit 4 Patrono)	67-69
16. Nómina UPS año 1998-99 (Exhibit 5 Patrono)	70-72
17. Nómina UPS año 1999-2000 (Exhibit 6 Patrono)	73-75
18. Nómina UPS año 2000-01 (Exhibit 7 Patrono)	76-78
19. Nómina UPS año 2001-02 (Exhibit 8 Patrono)	79-81
20. Nómina UPS año 2002-03 (Exhibit 9 Patrono)	82-83
21. Certificado de Investigación (Exhibit 10 Patrono)	84

22.	Normas y Procedimientos para el Trámite de Intervención de Nóminas de 20 de noviembre de 1997 (Exhibit 11 Patrono)	85-91
23.	Póliza Núm. 85-1-20-01037 de UPS, Inc. (Exhibit 1 FSE)	92
24.	Memorandum de Pablo Mora al Administrador del Fondo (Exhibit 2 FSE)	93-95
25.	Certificado de Investigación del FSE (Exhibit 3 FSE)	96
26.	UPS Employees and Job Titles (Exhibit 4 FSE)	97-100
27.	Exposición Narrativa de la Prueba en vista de 17 de marzo de 2009, Resolución Interlocutoria notificada el 3 de abril de 2009	101-115
28.	Exposición Narrativa de la Prueba en vista de 4 de junio de 2009, Resolución Interlocutoria notificada el 25 de octubre de 2012	116-146
29.	Alegato del Patrono radicado el 30 de octubre de 2012	147-188
30.	Resolución notificada el 4 de abril de 2013 ordenando la elevación del caso a la Comisión Industrial en Pleno	189
31.	Memorando de Derecho del FSE radicado el 3 de junio de 2013	190-221
32.	Breve Réplica a Memorando de Derecho del FSE radicado el 11 de junio de 2013	222-230
33.	Resolución dictada y notificada el 29 de agosto y 7 de octubre de 2014, respectivamente	231-246, 252-267
34.	Moción para que se notifique resolución conforme a derecho de 14 de octubre de 2014	247-251
35.	Solicitud de Determinaciones de Hecho Adicionales y Reconsideración a la Comisión en Pleno de 27 de octubre de 2014	268-309
36.	Resolución Acogiendo Moción de Reconsideración y Orden, dictada y notificada el 3 de noviembre de 2014	310
37.	Resolución renotificada el 12 de noviembre de 2014	311-326
38.	Solicitud de Determinaciones de Hecho Adicionales y Reconsideración radicada el 17 de noviembre de 2014	327-371
39.	Resolución sobre Notificación Acogiendo Moción de Reconsideración y Orden de 24 de noviembre de 2014	372
40.	Moción Mostrando Causa del FSE de 22 de diciembre de 2014	373-378
41.	Breve Réplica a Moción Mostrando Causa de UPS de 29 de diciembre de 2014	379-386
42.	Resolución en Reconsideración notificada el 13 de febrero de 2015	387-398
43.	Reglamento Para Gobernar el Seguro de Compensaciones Por Accidentes del Trabajo de 1979	399-432
44.	Manual de Clasificaciones para año 1997-98 (parcial)	433-434
45.	Manual de Clasificaciones para año 1998-99 (parcial)	435-436
46.	Manual de Clasificaciones para año 1999-2000 (parcial)	437-449
47.	Manual de Clasificaciones para año 2002-03	440-446

48.	Manual de Clasificaciones para año 2003-04	447-453
49.	Manual de Clasificaciones para año 2004-05	454-480
50.	Manual de Clasificaciones para año 2005-06	481-485
51.	Manual de Clasificaciones para año 2007-08	486-492
52.	Manual de Clasificaciones para año 2008-09	493-499
53.	Manual de Clasificaciones para año 2006-07	500-525