



Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico

PONENCIA DEL SR. JULIO C. BONILLA MELÉNDEZ, PRESIDENTE DEL COLEGIO DE TÉCNICOS Y MECÁNICOS AUTOMOTRICES DE PR SOBRE EL PROYECTO DE *REGLAMENTO DE LA JUNTA EXAMINADORA DE TÉCNICOS Y MECÁNICOS AUTOMOTRICES DE PUERTO RICO*

Buenos días a los miembros de la Junta Examinadora de Técnicos y Mecánicos Automotrices, de Puerto Rico (“JETMA”). Reciban un cordial saludo de este su servidor: Julio Bonilla Meléndez; de los miembros de la Junta de Gobierno de nuestro Colegio; sus empleados y los miles de integrantes del Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico (“CTMAPR”), institución que me honro en presidir.

Agradecemos la oportunidad que nos brinda esta Junta, para presentar nuestra posición institucional, **la cual es en oposición** al Proyecto de Reglamento que pretende implantarse por la Junta Examinadora, por lo detrimental para los técnicos y mecánicos y de colisión, y que su aprobación o aprobación de la mayor parte de lo que dicho Reglamento contiene, constituye un obstáculo para el desarrollo de los técnicos y mecanicos y de colisión y es en contra de los mejores intereses de éstos y del país.

El Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico es una institución sin fines de lucro, creada por la legislatura mediante la Ley Núm. 50 del 30 de junio de 1986. La función principal del Colegio es la de velar por el cumplimiento, tanto de la referida Ley 50, así como de la Ley 40 del 25 de mayo de 1972, -- que creó la Junta

Examinadora de Técnicos y Mecánicos Automotrices (JETMA)-- y la Ley 220 del 16 de septiembre de 1996, la cual entre otras cosas, enmendó la definición de los hojalateros o técnicos en colisión bajo el término “mecánico automotriz”; y establece las facultades, deberes y propósitos de que todo técnico y/o mecánico automotriz en nuestro país, debe estar licenciado y colegiado para poder ejercer la profesión. Aún cuando a raíz de una reciente determinación del Tribunal Supremo, la compulsoriedad de la membresía del CTMAPR según establecido en la Ley 50, fue declarada inconstitucional, lo cierto es que todo el resto del articulado de la ley, quedó vigente y está en pleno efecto y vigor.

Este Colegio lleva 34 años cumpliendo cabal y fielmente con nuestro propósito de ley, representando y cuidando los intereses de todos los profesionales de la industria automotriz del país; colaborando con las agencias gubernamentales, estatales y federales; reforzando el cumplimiento de leyes; estableciendo alianzas educativas; asesorando y brindando servicios y beneficios a nuestros colegiados; aplicando las normas de ética, y proveyendo mejoramiento profesional a través de un programa abarcador de educación continuada. No obstante la determinación del Tribunal Supremo, la realidad es que la inmensa mayoría de los colegiados reconocen la incansable trayectoria de esta institución en beneficio de sus intereses, por lo que, un número sustancial de miembros se ha mantenido en nuestra institución.

Dicha trayectoria en beneficio de la ciudadanía y de la industria automotriz, valida nuestra legitimación para expresarnos con pleno conocimiento sobre las implicaciones del proyecto de Reglamento que esta Junta propone.

Reiteramos, que nuestra institución se opone por distintas razones al referido Reglamento, las cuales mas adelante, procedemos a expresar y discutir.

Antes que nada, es menester señalar que hace escasamente un año, nuestro Colegio se opuso a otra propuesta de esta Junta. La de aprobar como ley el P de la S 2021, el cual pretendía eliminar la actual Ley 40 *supra*, entre otras razones, también por aspectos de naturaleza procesal. Para el beneficio de los técnicos y mecánicos y de colisión, así como para el beneficio del país, la legislatura no dio paso a tan detrimental proyecto.

Nuevamente, muy lamentablemente, tenemos que levantar el asunto de que la Junta Examinadora, obvia importantes requerimientos procesales y regulatorios, en su empeño por implantar un Reglamento que no responde a los mejores intereses de los técnicos y mecánicos y de colisión.

Por años y reiteradamente, mediante infinidad de comunicaciones con la Junta Examinadora de Técnicos y Mecánicos Automotrices (JETMA), infructuosamente, nuestro Colegio se ha brindado y puesto a la disposición para entablar un diálogo sobre el ámbito de la actual Ley 40, que mediante las experiencias y la autoridad de Ley de

cada entidad (tanto el Colegio como la JETMA) tenemos, culminara en un proyecto de ley que mejorara la actual Ley 40, que subsanara deficiencias, que se atemperase al nuevo escenario social, económico y tecnológico de nuestro país, aportando con nuestras propias experiencias.

Así también, este Colegio ha discutido ampliamente el espectro del actual Reglamento de la Junta Examinadora, en especial, todo lo relacionado a la manera que la Junta Examinadora administra los exámenes de reválida y la acreditación y los proveedores de los programas de educación continuada. Lamentablemente, la JETMA, ha ignorado nuestra propuesta de aportar ideas, experiencias, recursos y nuestro insumo, producto de nuestro contacto directo con los miles de colegiados y, por el contrario, desarrollaron un Proyecto de Reglamento Proyecto de ley, el cual ni representa un beneficio a la ciudadanía, ni tampoco en beneficio de los técnicos y mecánicos de nuestro país.

Nuevamente, la JETMA ha redactado un proyecto de Reglamento, que afecta a los miles de técnicos y mecánicos y de colisión, empezó a difundirlo entre entidades privadas y miembros de la industria, sin siquiera cumplir con el requisito reglamentario de notificarlo a nuestro Colegio.

Establece el Artículo 5.33 (2) del Reglamento Uniforme de las Juntas Examinadoras Adscritas al Departamento de Estado que:

(2) Como parte de la elaboración de enmiendas o la adopción de un reglamento específico, cada Junta podrá someter el borrador de reglamento al Colegio o Asociación Profesional concerniente a la profesión u oficio que regula la Junta, concediéndole un término de treinta (30) días para someter por escrito sus comentarios, objeciones o

sugerencias. De haber controversia entre el contenido del propuesto Reglamento y lo esbozado por el Colegio o Asociación, la Junta citará una reunión con representantes del Colegio o Asociación para establecer las posiciones de las partes. De necesitar algún mediador en este proceso el Departamento de Estado podrá proveer este. Se hará el mayor esfuerzo para que cada reglamento nuevas leyes o enmiendas a leyes, sea el producto del consenso con los gremios profesionales concernidos.

Pero peor aún, la JETMA, en una clara afrenta a procesos regulatorios, democráticos y de “juego limpio”, comenzó una campaña de minar la posición del Colegio y de los que estuviéramos en contra del proyecto de Reglamento, sin haber cumplido con los procedimientos reglamentarios de notificar al Colegio sobre los cambios que pretende implantar y sin obtener su insumo, de manera que el producto final fuera uno de consenso entre las dos entidades que el legislador nos ha delegado para velar por la seguridad de los vehículos que transportan por las vías públicas los bienes y brindan los servicios, y que transportan nuestro más preciado recurso como país, que son las vidas de nuestros ciudadanos.

El norte de cualquier ley o reglamento que impacte a tan importante sector de nuestro pueblo, tiene que ser ese celo por la salud, vida y propiedad de nuestra ciudadanía, no las visiones ni intereses particulares de terceras personas. El Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico tiene clara su función, somos un medio de lograr esa seguridad, no somos el fin.

Nuestro Colegio no se opone “por oponerse” a medidas que competan a sus miembros ni a la industria. Por el contrario, las acogemos, las estudiamos y las evaluamos con

seriedad y responsabilidad, siempre poniendo la seguridad del país y el bienestar de nuestros técnicos y mecánicos y de colisión por delante.

Obviando problemas procesales que impidieron la temprana evaluación del proyecto de Reglamento que nos ocupa, así como obstáculos que esperamos respondan mas a falta de comunicación que a intención de impedir nuestra posición institucional, **nuestro Colegio entiende que la mejor posición que puede tomar esta JETMA, es desistir de su intención de aprobar este Reglamento.**

Por ser una gran cantidad de elementos, solo procedemos a discutir algunos de los aspectos mas preocupantes y que motivan a este Colegio a oponerse al proyecto de Reglamento.

Primeramente, es menester enfatizar, que la mayor parte de los cambios propuestos en el referido proyecto de Reglamento, son innecesarios, caprichosos y no responden a ningún problema que se esté enfrentando, ni que se pueda vislumbrar en un futuro. Desconocemos a quien benefician, pero ciertamente no es a la ciudadanía ni a los miembros de esta industria. Como cuestión de hecho, algunos de esos cambios propuestos, resultan *ultra vires*, ya que pretenden darle a la JETMA, los poderes y prerrogativas que la actual ley 40 *supra* ley no le da y otros que no se lograron por no aprobarse el P de la S 2021, por lo que constituye virtualmente, una burla a la intención del legislador, tratar de aprobar por reglamento, lo que no pudieron aprobar por ley.

De una lectura del proyecto de Reglamento, resalta que la naturaleza misma de una gran cantidad de cambios propuestos, complican innecesariamente, hacen mas oneroso y desalientan a los técnicos y mecánicos y de colisión a cumplir con los requisitos de su profesión. Esto, no solo promueve el incumplimiento legal, sino que en una economía como la nuestra en los momentos que estamos viviendo, donde lo que necesitamos es que se desarrolle mas actividad comercial y que se queden nuestros jóvenes contribuyendo al país, no podemos hacerle mas difícil el incorporarse, contribuir y ganarse la vida legalmente en la industria automotriz.

Por eso este Colegio se opone a medidas que establezcan requisitos innecesarios.

Entre ellos, adoptamos por referencia los mismos argumentos que alegamos al presentar el caso SJ 2019CV10727 de interdicto y que lamentablemente, por tecnicismos de ley esos requisitos no se pudieron impedir en el Tribunal y actualmente están en función. Entre los mas notables requisitos a los cuales nos oponemos, está el de requerir una declaración jurada para que el aspirante certifique que conoce las leyes que aplican a su profesión, obligándolo a buscar asesoramiento legal para poder afirmar el pleno conocimiento de las leyes, lo que es absurdo e innecesario, y no requerido en ninguna otra actividad o licencia del país. Así también, nos oponemos a la necesidad de llenar una certificación médica sobre capacidad física y mental del aspirante. Lo cual no solo expone innecesariamente y arbitrariamente al aspirante a requerimientos no contemplados en la ley, sino que requiere de un médico, que certifique condición mental, lo que expone a los médicos a violar los cánones de la profesión médica, no siendo el médico un profesional de la conducta humana., para

certificar sobre condiciones mentales. Peor aún, dicha determinación no puede ser evaluada por los miembros de la Junta, quienes no tienen el *expertise*, no tienen la autoridad en ley, así como podrían estar violando derechos constitucionales de igual protección de las leyes y de no discriminación y de estatutos locales y federales tales como el Health Insurance Portability and Accountability Act of 1996, mejor conocido como Ley HIPAA. Por otro lado, tampoco es razonable, ni necesario el requerir unas determinadas fotos que son mas costosas y que se ofrecen limitadamente solo en ciertos establecimientos y que no vienen a resolver problema o situación alguna que no se pueda resolver de otro modo menos oneroso. En fin, nos oponemos por las mismas razones a las que nos opusimos ante el Tribunal de Primera Instancia, por resultar innecesarias, onerosas, ilegales, *ultra vires* y que en nada contribuyen a la profesión y solicitamos que los mismos sean eliminados de inmediato.

Solo para dar dos ejemplos de lo devastador del requisito propuesto de la certificación médica, tomemos un caso en que un aspirante, que estudió con mil sacrificios, que invirtió cuantiosos recursos económicos, que pasó sus exámenes y que pasó su reválida y que al someterse a una certificación médica, arbitrariamente, le denieguen el ejercer su profesión. O el caso de quien sea un caso de renovación y que le denieguen la licencia arbitrariamente, alegando razones médicas o mentales, después de haberse estado ganado la vida para él o ella y su familia, por décadas y de momento, se queda sin sustento. Suena absurdo, pero es la realidad a que se enfrentan los aspirantes y técnicos y mecánicos y de colisión actuales, por esas absurdas e ilegales disposiciones reglamentarias.

Esto necesariamente nos lleva a que este Colegio entiende que un gran avance y contribución al país sea, que en vez de complicar y encarecer la renovación de licencias, **la licencia sea otorgada de manera vitalicia**. Tal es el caso por ejemplo de los maestros y oficiales plomeros, los peritos electricistas, los médicos, los abogados, y aún profesionales con una gran responsabilidad sobre vidas y propiedad como lo son los pilotos de aviación, entre otros. Obviamente, la educación continuada subsanaría la necesidad de ponerse al día, sin embargo, como en otros oficios y profesiones, el hacer vitalicia la licencia le evita al aspirante, la molestia de involucrarse en un proceso engorroso, innecesario y que le quita tiempo, dinero y dedicación que debería estar aportando a su trabajo y a la actividad económica del país, brindando servicio a la ciudadanía.

Por otro lado, hay aspectos de dicho proyecto de Reglamento que aun cuando competen mas al mero funcionamiento de la Junta, sin aparente impacto significativo, también este Colegio se opone, ya que constituyen requisitos y cambios *ultra vires*, cambios que pretenden mediante una disposición reglamentaria, aprobar lo que la ley no concede a la Junta. Entre dichas propuestas están las de pretender soslayadamente de perpetuar miembros de la Junta, ya que pueden ser nombrados por dos (2) términos consecutivos, por cada area o especialidad, lo que implica, que puede pasar dos (2) términos y luego otros (2) en otra especialidad y así sucesivamente. (Capítulo II Regla 7 G) También resulta muy acomodaticio y absurdo, que la autoridad nominadora, que es el(la) gobernadora(a) , no pueda destituir a un miembro de Junta a menos que

medie una formulación de cargos y luego de notificación y audiencia, haciendo virtualmente su destitución. (Capítulo II Regla 8 E) Por otro lado, en el mismo Capítulo sobre las funciones de la Junta, choca que se pretenda obtener la misma dieta de la Asamblea Legislativa, siendo la del presidente al 133% de la de los demás miembros de la Junta. (Capítulo II Regla 9 B) Así también pretenden aumentar las reuniones ordinarias, extraordinarias, audiencias, vistas, educación continuada, y no menos de tres (3) reuniones anuales para visitar compañías de administración de reválida (Capítulo II Regla 10 A-D), lo cual obviamente incluiría viajes pagados fuera de Puerto Rico. Así también podrán asistir a reuniones de comités y comisiones, donde los que no sean de la Junta trabajarán *ad honorem*, sin embargo, los de la Junta tendrían dieta. (Capítulo II Regla 23) Y todo esto, cuando sabemos que el país está en una crisis económica profunda.

Precisamente sobre este Capítulo, el del funcionamiento de la Junta, choca con el mas elemental sentido de justicia, el que esta Junta, pretenda, en un claro conflicto ético, ser juez y parte en procesos contra técnicos, mecánicos y de colisión y de proveedores, cuando pretende que se pueda citar a comparecer a un proceso disciplinario ante la propia Junta (además de un Oficial Examinador) (Capítulo II Regla 12 X). De manera que pueden acusar y a la misma vez adjudicar, tomando medidas y privando de licencias, privando de dar servicios y encima de eso, se quieren otorgar a si mismos, “una patente de corso”, mediante una inmunidad. (Capítulo II Regla 11) para que no puedan responder civilmente por sus errores y negligencia.

En los aspectos sobre educación continuada, este Colegio también tiene serias objeciones a las pretenencias de la JETMA, entre ellas, que la JETMA cita como base legal para la elaboración de su proyecto de Reglamento, distintas autoridades de ley y reglamentarias, sin embargo, **ninguna** de las citadas, fundamenta la autoridad de la JETMA de establecer los procedimientos relacionados a la educación continuada. Comenzando con la propia ley creadora de la JETMA, la Ley 40 de 25 de mayo de 1972, según enmendada, el Artículo 4 (20 LPRA Sec. 2134), no establece deberes, poderes, ni facultades relacionadas a la educación continuada. Claramente, la intención del legislador fue darle a esa entidad, los deberes, poderes y facultades relacionadas **al licenciamiento**. De hecho, las únicas referencias de ley relacionadas a la educación continuada son otorgando al CTMAPR los deberes de ofrecer educación continuada.

Art. 12. Deberes. (20 L.P.R.A. sec. 2145k)

El Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico tendrá como deberes y obligaciones lo siguiente:

- (1) Contribuir al adelanto y desarrollo de la tecnología automotriz.
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6) Elevar y mantener la dignidad del oficio y sus miembros, velar por que sus miembros observen una excelente conducta ética y **establecer programas o cursos de educación o estudios continuos**. (Énfasis nuestro)
- (7) Proveer el asesoramiento e información que requiera la gestión gubernamental.

Esta asignación de deberes al Colegio, es cónsona y se deriva de la intención legislativa, cuando en la discusión sobre el Proyecto del Senado 470, que fue el que se

convirtió en la Ley 50 de 30 de junio de 1986, fue al Colegio, ya que no era de las funciones otorgadas en 1972 a la JETMA, a quien se le dio el deber de establecer y ofrecer el programa de educación continuada a los técnicos y mecánicos del país que se licenciaran mediante la ya aprobada Ley 40.

Así mismo, estaría obligado a contribuir al adelanto y desarrollo de la tecnología automotriz en la isla y de ofrecer cursos de educación continuada a sus miembros. Calendario de Órdenes Especiales del Senado del lunes 21 de abril de 1986, sobre el P del S 470, Página 6 Párrafo 6

De manera que de las autoridades legales citadas por la JETMA en su proyecto de Reglamento, no surge fundamento alguno, para que despojen al Colegio de su **deber** otorgado por ley de ofrecer la educación continuada a sus miembros.

De hecho, el artículo 5.0 y 5.1 del Reglamento 8644, Reglamento Uniforme de las Juntas Examinadoras Adscritas al Departamento de Estado, establecen que las disposiciones sobre educación continuada de dicho Reglamento 8644, aplican **solo a las Juntas que sus leyes habilitadoras le conceda la potestad de establecer el proceso de educación continuada**, no obstante, como antes expuesto, la Ley 40 no lo establece, siendo la Ley 50 la que lo contempla.

Artículo 5.0 - Aplicabilidad

Este capítulo aplicará a aquellas Juntas Examinadoras cuyas leyes habilitadoras establezcan requisitos de educación continuada y le conceda a dicha Junta la potestad para establecer el proceso que se llevará a cabo. Aquellas profesiones que no requieren educación continuada como requisito o que concedan la

facultad de implantarla a un colegio, o instituto profesional, estarán exentos del cumplimiento de este capítulo.

Artículo 5.1 – Facultades de las Juntas

Establecer mediante reglamento los requisitos de educación continua, facultad que no podrá ser delegada por las Juntas Examinadoras cuyas leyes habilitadoras le conceda a dicha Junta la potestad para establecer el proceso en que se llevará a cabo.

No es un secreto, las vicisitudes, problemas y obstáculos que la JETMA le ha impuesto a este Colegio, para poder ofrecer la educación continuada que por ley se le ha delegado, aun en violación del propio y vigente Reglamento 7130 de 4 de abril de 2006, el cual dispone que el Colegio no es un mero patrocinador/proveedor más, como ha querido establecer la JETMA. Por el contrario, de conformidad con dicho Reglamento, es el Colegio el que mantiene el registro, evalúa los proveedores y hasta está facultado para cobrar por su evaluación de otros proveedores. (Artículo 19) Mas aun, establece el Reglamento 7130 que la JETMA debe nombrar uno de sus miembros para que participe en el Comité de Educación Continuada del Colegio. (Artículo 20). De manera que aun con el *caveat* de la ausencia de facultad en ley de la JETMA para establecer la educación continuada y no solamente para licenciamiento, es clara la violación de su propio Reglamento, en menoscabo de la facultad otorgada por la ley al Colegio. Por tal razón, el Colegio entiende que es menester, entre ambas entidades, discutir, deslindar, aclarar y establecer los parámetros legales para el ofrecimiento de la educación continuada, por lo que sin menoscabo de cualquier otras razones en particular que en

efecto tenemos sobre lo propuesto en el proyecto de Reglamento, objetamos toda referencia en dicho Proyecto de Reglamento, a la educación continuada.

No obstante, aun cuando este Colegio entiende improcedente y *ultra vires* por las razones antes expuestas todo lo concerniente a la educación continuada contenida en dicho Capítulo del proyecto de Reglamento, no Podemos dejar pasar la oportunidad de acotar ciertos asuntos. Es notable, preocupante y tiene la apariencia de conflicto de interés, el trato privilegiado que las manufactureras tienen a la hora de que se le aprueban sus cursos. Contrasta enormemente el privilegio de aprobarle sin reparos el 100% de sus cursos, frente a la gran cantidad de requisitos al punto de que mas que requisitos, son obstáculos a otros proveedores. (Capítulo VI Regla 49 C) No es un secreto que el presidente actual de la JETMA es profesor y trabaja para una manufacturera, lo que dicho trato presidencial “hiere la retina”. Un funcionario no tiene solo que evitar la conducta impropia, **sino evitar hasta la mera apariencia de conducta impropia**. Precisamente, este Colegio se opone tanto al proceso actual como al propuesto, para certificar proveedores de educación continuada, ya que entendemos que es uno *ultra vires*, discriminatorio, abusivo, que privilegia selectivamente, que lesiona derechos básicos y hasta constitucionales, que no responde a la realidad de los procesos y programas de educación continuada de otras profesiones, sino que es obstrusivo y propende a privar a los técnicos, mecánicos y de colisión de la educación que por ley deben obtener. Amén de que afecta la libertad de oferta económica de los proveedores, poniendo el país a riesgo de tener unos profesionales que no se puedan poner al día en los cambiantes conocimientos

tecnológicos necesarios y atinentes a su labor profesional. Precisamente, sobre, cómo los proveedores de educación continuada se afectan, no podemos pasar por alto la exagerada cuota que pretende la JETMA cobrar a los proveedores, solo por *considerar* sus cursos. (Capítulo XI Regla 97 A) y la injusta y exagerada cuota a los técnicos y mecánicos y de colisión, para que le consideren cursos por sumisión. (Capítulo XI Regla 98 A-B)

En fin, en el momento oportuno, este Colegio abordará de ser necesario, cada uno de los puntos que mas allá de los antes mencionados nos preocupan del proceso de de educación continuada, así como de la certificación de proveedores y de la validación de horas en los cursos, pero nos mantendremos en la generalidad, para no perder de perspectiva el objetivo de esta ponencia.

Así también es menester que este Colegio se oponga a la pretensión de esta Junta de establecer, mediante un “reglamento”, unos cánones de ética a sus miembros, ya que adoptar los mismos es un mandato de ley al Colegio no a la JETMA. Nuevamente, nos tenemos que referir a esa intención legislativa contenida en la discusión del honorable cuerpo legislativo senatorial, allá para 1986, el cual estableció:

También para la protección del consumidor de los servicios de mecánica automotriz, porque el Colegio adoptaría unas normas o reglas de ética obligatoria para todos sus miembros. Calendario de Órdenes Especiales del Senado del lunes 21 de abril de 1986, sobre el P del S 470, Página 6 Párrafo 5.

Es al Colegio a quien el legislador le dio la potestad de adoptar unos cánones de ética. A tenor con dicha intención legislativa, el legislador, en su interés de que dicha tarea

fuera compartida entre los dos entes regulatorios de la profesión, estableció que aunque es el deber del Colegio adoptarlos, los debe aprobar la JETMA.

Art. 3. Facultades. (20 L.P.R.A. sec. 2145b)

El Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico **tendrá facultad** para:

- (a)
- (b)
- (c)
- (d)
- (e)
- (f) **Adoptar y velar por que se cumplan los cánones de ética que regirán la conducta de los técnicos y mecánicos automotrices, los cuales deberán ser aprobados y publicados por la Junta Examinadora de Técnicos o Mecánicos Automotrices. (Énfasis nuestro)**
- (g) Recibir e investigar las querellas que bajo juramento se formulen respecto a la conducta de sus miembros en el ejercicio del oficio y a las violaciones a esta ley, pudiendo remitirlas a la Directiva del Colegio para que actúe y después de una vista preliminar en la que se permita al interesado o a su representante legal a traer sus testigos y ser oído, si encontrara causa fundada, instituir la querella correspondiente ante la Junta Examinadora de Técnicos Automotrices. Nada de lo dispuesto en este inciso se entenderá en el sentido de limitar o alterar la facultad de la Junta Examinadora de Técnicos Automotrices para iniciar por su propia cuenta estos procedimientos.
- (h)
- (i)

Ya este Colegio tiene redactados los cánones de ética que aplicarán a sus miembros, y se ha comenzado el proceso de discusión, para luego de su culminación, le sean presentados oportunamente a esta JETMA, para que de conformidad con el mandato de ley, sean aprobados y publicados. De manera que cualquier referencia a la

adopción de cánones de ética por parte de la JETMA y cualquier procedimiento que se quiera establecer que de alguna manera interfiera o que menoscabe el procedimiento propio del Colegio para procesar querellas de sus miembros mediante el proceso interno del Comité de Ética, tampoco lo aceptamos, ni acataremos.

Antes de terminar esta ponencia, como último punto, pero posiblemente el de mas importancia, y que denota la falta de contacto de la JETMA con la realidad de la profesión que se supone regule y del país que debe beneficiarse de la aportación social y económica de los miembros de esta industria, se encuentra en el Capítulo I Regla 6 T del proyecto de Reglamento. Mediante dicha clausula, la JETMA, deja ver la verdadera naturaleza del propuesto Reglamento. No sabemos para el beneficio de quien es este Reglamento, pero sí sabemos que no es para el beneficio del país, ni tampoco lo es para el beneficio de los técnicos y mecánicos y de colisión.

Mediante dicha clausula, de manera, subrepticia, oculta, sin mucho ruido, la JETMA, “deja caer” una clausula que tendría el efecto de dejar sin su sustento a miles de mecánicos, provocar el cierre de talleres, cerrar la inmensa mayoría de de los talleres de colisión del país y crear un descalabro en la industria. Mediante dicha clausula, la JETMA pretende cambiar la definición de la ley 40 y la Ley 220, sobre lo que significa un mecánico, quitándole todo control, responsabilidad y autoría sobre su trabajo.

Hoy día, la definición de un mecanico, bajo el actual estado de derecho, establece:

Mecánico Automotriz” significará: Toda persona que se dedique a la realización de labores de reparación y ajuste del motor, transmisión y

otras partes esenciales para el funcionamiento de un vehículo de motor, incluyendo el sistema eléctrico, de hojalatería, de radiadores y el sistema de escape de gases de motor (catalítico) del mismo para los cuales se requieren destrezas especiales. Debe tener habilidad para desempeñar las labores que se le asignan dentro de su oficio. Sin embargo, necesitará del asesoramiento y ayuda técnica del Técnico Automotriz para la ejecución de tareas que conllevan destrezas especializadas y complejas. Este término no incluirá a las personas que realicen labores de reparar o cambiar gomas, engrasar vehículos de motor, instalarle bombillas, hojas de limpiar parabrisas y otros accesorios menores tales como filtros de aire y aceite o que lleven a cabo otras labores que no requieran destrezas especiales y que son parte del servicio que habitualmente prestan las estaciones de gasolina a sus consumidores.

De manera que según la definición actual, el mecánico puede intervenir en **toda** labor que requiera **todo** vehículo de motor, en: *motor, transmisión y otras partes esenciales para el funcionamiento de un vehículo de motor, incluyendo el sistema eléctrico, de hojalatería, de radiadores y el sistema de escape de gases de motor (catalítico) del mismo para los cuales se requieren destrezas especiales.* Y solo requiere del *asesoramiento y ayuda técnica del Técnico Automotriz para la ejecución de tareas que conllevan destrezas especializadas y complejas.* De manera que un mecánico puede trabajar su propio taller o como empleado de un taller y nunca necesitar de un técnico, si no trabaja en alguna labor que le sea especializada o compleja.

Sin embargo, la propuesta del Proyecto de Reglamento establece:

Categoría de Mecánico Automotriz – Significará toda persona, en su respectiva área de especialidad, que se dedique a la realización de

labores al mantenimiento, reparación y ajuste de vehículos de transportación motriz, marítimo o terrestres, que sea movido por algún tipo de motor, ya sea un motor de combustión interna o externa, eléctrico, híbrido, o cualquier otro tipo de propulsión que permita el movimiento mecánico bajo la supervisión, responsabilidad y certificación de un técnico automotriz. Asimismo, podrá supervisar las actividades del aprendiz automotriz.

De manera que lo pretendido por la JETMA es limitar al mecánico a que puede trabajar **solo en su respectiva área de especialidad**, lo que implica que un mecánico ya no puede trabajar en **todo** vehículo, así también, lo despoja de su autoría y responsabilidad sobre su trabajo, ya que necesita trabajar bajo *la supervisión, responsabilidad y certificación de un técnico automotriz.*

Esta pretensión de la JETMA es un atentado contra los mecánicos de país, reduciéndolos a meros asistentes de los técnicos, quienes tendrán que contratar a los técnicos para que le supervisen y certifiquen sus trabajos. De manera que un mecánico no podrá tener taller sin un técnico. Tal absurdo llevaría a la necesidad de cerrar infinidad de talleres que hoy día los operan los mecánicos, así como patronos que hoy día empleen un mecánico, quienes probablemente, preferirían despedir al mecánico para contratar un técnico, ya que el mecánico no podría hacer el trabajo sin depender del técnico y muy poco probable que el patrono los contrate a los dos. Y peor situación enfrentarían los de colisión. Conocemos que por razones de cómo se certificaban los de colision, bajo la Ley 220, los califica como mecánicos. Posteriormente, de manera administrativa, se han concedido licencias de técnicos en colisión, pero la realidad es que es una ínfima minoría. La inmensa mayoría de los trabajadores de colisión tienen

la licencia de mecánicos en colisión, no de técnico. Esto significaría la necesidad de cerrar prácticamente todos los talleres de hojalatería del país.

Otra situación no deseada que podría resultar de tal enmienda es que mecánicos empiecen a contratar a técnicos para que le certifiquen sus trabajos, lo que encarecería las labores para los consumidores, ya que ese costo se lo pasarían a los clientes, amén de la cuestionable situación ética que podría representar para los técnicos, el certificar trabajos de otros, sin realizarlos o tener el control o supervisión de dichos trabajos ellos mismos. No hay que esforzarse mucho, para concluir que esta situación causaría un serio impacto en la seguridad en las carreteras y en la industria marítima, por lo que dicha actividad social se vería comprometida seriamente.

Obviamente, esa definición que pretende aprobar la JETMA es contraria a la ley, pero peor aun, es tan detrimental para nuestra industria y para la economía del país que raya en lo absurdo. Sin embargo, algún propósito ulterior o beneficio para terceros puede generar pero ciertamente no es para los miembros de esta industria ni para la ciudadanía. Por tal razón, dicha enmienda de ley mediante una disposición reglamentaria es rechazada vehementemente por este Colegio y no permitiremos que se afecte la seguridad del país con su aprobación.

Como antes hemos mencionado, el Proyecto de Reglamento de esta Junta tiene demasiados puntos deficientes que ameritan que se retire su consideración y nuestro Colegio los conoce, los ha discutido y está listo para discutirlos. Sin embargo, no

creemos que mas allá de los importantes puntos antes expresados, se necesite mas evidencia para retirarlo.

Señores miembros de esta Honorable Junta de Técnicos y Mecánicos Automotrices: nuestro Colegio tiene un fuerte compromiso con nuestro país y con nuestros colegiados, y sabemos que la JETMA tiene una gran responsabilidad social y reglamentaria para con la industria automotriz, por lo que exhortamos a esta Honorable JETMA a que, en consideración a la cantidad de deficiencias del propuesto Reglamento, al impacto negativo para los técnicos y mecánicos y para nuestra sociedad, entienda meritoria nuestra posición en contra del Proyecto de Reglamento, se abstenga de aprobar dicho Reglamento y comience un proceso transparente, inclusivo, de consenso y que culmine en un producto digno de los profesionales de esta industria, que propenda a la seguridad de la ciudadanía y que, siendo participativo y no impositivo, tenga el mayor cumplimiento de todos a los que atañe. Esa es nuestra propuesta de la mejor buena fe a esta Honorable Junta. Gracias por la oportunidad de aportar a este proceso de consulta sobre el Proyecto de Reglamento de esta Junta.

PO Box 8148, Bayamón PR 00960-8148 Tel. 787-740-8484 Fax 787-740-0745
APP: Mi Mecanico www.ctmapr.com www.facebook.com/ctmapr email: ctmapr@ctmapr.net

UNION, CONFRATERNIZACION Y PROGRESO

