

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, diecinueve (19) de febrero de dos mil veintiuno (2021).

DECISIÓN No.5/2021

**DISPUTA SOBRE NEGOCIABILIDAD NEG-10/17
PRESENTADA POR EL PANAMA AREA METAL TRADES COUNCIL
CONTRA LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ**

I. COMPETENCIA DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

La Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, en su artículo 113, numeral 2, otorga competencia privativa a la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL) para resolver disputas sobre negociabilidad que puedan surgir entre la administración de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP) y el representante exclusivo de alguna de las unidades negociadoras certificadas del Canal de Panamá.

El artículo 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP establece que en la convención colectiva correspondiente se deberán estipular los procedimientos y mecanismos para iniciar negociaciones sobre asuntos no incluidos en una convención colectiva vigente. Mientras que el artículo 62 de este Reglamento dispone que toda propuesta de negociar quedará sujeta a lo establecido en la Ley Orgánica de la ACP y en las reglamentaciones de la JRL. Y el artículo 71 de ese mismo Reglamento señala que durante un proceso de negociación, la administración podrá alegar que uno o más asuntos no son negociables por entrar en conflicto con la Ley Orgánica y los reglamentos y que, en consecuencia, el representante exclusivo queda con la facultad de recurrir ante la JRL para la correspondiente determinación de negociabilidad, siempre que lo haga antes de concluir las negociaciones.

**II. SOLICITUD DE REVISIÓN DE DISPUTA SOBRE NEGOCIABILIDAD
PRESENTADA POR EL PAMTC.**

El día 20 de julio de 2017, el ingeniero Ricardo Basile, secretario de Defensa, actuando en nombre y representación del Panama Area Metal Trades Council (en adelante PAMTC) presentó solicitud de revisión para la resolución de disputa sobre negociabilidad contra la ACP, con fundamento en el numeral 2 del artículo 113 de la Ley Orgánica de la ACP.

En la explicación del desacuerdo, el representante sindical manifestó que este radica en que la ACP declaró como no negociable y se negó a negociar con el sindicato, mediante carta de 19 de julio de 2017, suscrita por el gerente de Transporte Marítimo y Asistencia a Cubierta, una propuesta de negociación que fue presentada por el PAMTC el 13 de julio de 2017.

Indicó que la propuesta de negociación fue presentada en tiempo oportuno, tal cual lo dispone la Sección 11.03 (b) de la Convención Colectiva de los Trabajadores No Profesionales, toda vez que con anterioridad, el 6 de julio de 2017, el sindicato dio respuesta y solicitó negociar un cambio propuesto por la ACP mediante una notificación escrita dirigida al punto de contacto designado del Representante Exclusivo de los Trabajadores No Profesionales (RE); por medio de la ACP dio aviso previo al RE sobre la implementación de la ruta híbrida como alternativa a la avenida Omar Torrijos, para trasladar a los

trabajadores. La notificación escrita antes mencionada fue suscrita por el ingeniero Rogelio Gordón en calidad de gerente ejecutivo interino de Recursos de Tránsito (OPR) el 5 de julio de 2017 y fue dirigida al señor Gustavo Ayarza, presidente del PAMTC y punto de contacto designado del RE.

En cuanto a la explicación de la implementación de la cuestión en disputa, el representante sindical manifestó que las partes deben reunirse para negociar la implementación de la ruta híbrida de conformidad con el procedimiento pactado dentro de la Sección 11.03 de la convención colectiva, y que debido a que el cambio propuesto por la ACP afecta a dos secciones que se encuentran bajo la Gerencia Ejecutiva de Recursos de Tránsito, el sindicato presentó una propuesta de negociación para cada una de las secciones.

La propuesta específica de negociación para los trabajadores que laboran a bordo de los remolcadores de OPRR, lee así:

- 1. Solo se podrá utilizar la ruta híbrida bajo circunstancias excepcionales, como los [sic] son: carreteras cerradas por accidentes vehiculares, caídas de árboles o cualquier otra circunstancia imprevista que impida la circulación vehicular y que escape del control de la Administración. De ninguna forma la utilización de la ruta híbrida podría ser el método usual, trasladar a los trabajadores y la misma solo debe ser utilizada bajo circunstancias excepcionales como las que han sido descritas con anterioridad.*
- 2. La ruta híbrida no podrá ser utilizada para llevar a cabo los relevos de los trabajadores que forman parte de las tripulaciones o cuadrillas de los remolcadores que se encuentran asistiendo a los buques que transiten por la esclusa de Cocolí o para llevar a cabo el relevo de los trabajadores de las tripulaciones o cuadrillas de los remolcadores que se encuentren transitando por dicha esclusa. La ruta híbrida solo podrá ser utilizada para el traslado de los trabajadores que forman parte de las tripulaciones o cuadrillas entrantes y salientes de los remolcadores que se encuentren amarrados en el muelle de Paraíso u operando cerca de dicha área cuando ocurran las circunstancias y condiciones establecidas en el punto anterior (punto número 1).*
- 3. Se requiere que los trabajadores utilicen del equipo de protección personal o EPP completo (casco, guantes, lentes de seguridad, botas, etc.) y un dispositivo individual de salvamento o DIS al momento de utilizar la ruta híbrida. El DIS se encuentra definido y especificado en la Norma de Seguridad Marítima de la ACP identificada como 2600SEG-306. Este requisito aplica tanto para los trabajadores que forman parte de la tripulación entrante como la saliente y los trabajadores deberán portarlo en todo momento antes de partir de su estación de reporte en el caso de la cuadrilla o tripulación entrante y hasta el retorno a la misma en el caso de la cuadrilla o tripulación saliente.*
- 4. EL punto anterior (punto 3) establece el requisito de que todos los trabajadores deberán portar consigo en todo momento su EPP y su DIS para poder estar equipados de forma adecuada (tanto entrantes como salientes) en caso de que se requiera utilizar la ruta híbrida. En consecuencia, a todos los trabajadores que forman parte de la tripulación o cuadrilla saliente se les cerrará su tiempo para propósitos de remuneración y pago hasta el momento en que estos lleguen a su estación de reporte.*
- 5. No se podrá implementar la ruta híbrida hasta tanto la administración no realice mejoras y adecuaciones en la estación de reporte de los trabajadores. Estas adecuaciones requieren, pero no se limitan a las*

mejoras en la cantidad y tamaño de los baños, vestidores, áreas de espera y casilleros que permitan que los trabajadores que forman parte de la tripulación de los remolcadores puedan cambiarse, colocarse y retirarse según sea el caso su EPP y DIS para que éstos [sic] puedan guardar de forma adecuada sus prendas de vestir y demás efectos personales. Corresponderá a las partes, previa inspección conjunta, determinar el momento en el cual las adecuaciones a los baños, vestidores, casilleros y demás facilidades hayan sido completadas como requisito para iniciar la utilización de la ruta híbrida.

6. *No se podrá utilizar la ruta híbrida hasta tanto la administración realice las adecuaciones correspondientes tanto en la esclusa de Cocolí como en la estación de amarre de Cartagena. Dichas adecuaciones conllevarán la construcción de muelles que garanticen las condiciones de seguridad para embarcar y desembarcar de forma segura. Estos muelles deberán poseer como mínimo las mismas características y condiciones de los muelles existentes que son utilizados regularmente por las cuadrillas o tripulaciones. Es decir, deberán poseer condiciones y facilidades iguales o mejores a los muelles de Diablo, Miraflores, Paraíso y Gamboa. Corresponderá a las partes, previa inspección conjunta, determinar el momento en el cual los muelles que se construyan en la esclusa de Cocolí y en la estación de amarre de Cartagena se encuentren listos para iniciar la utilización de la ruta híbrida.*
7. *Tanto en las esclusas de Cocolí como en la estación de amarre de Cartagena, la administración pondrá a disposición de los trabajadores vehículos oficiales con su respectivo conductor para trasladar a los trabajadores hacia el norte o el sur según corresponda. De ninguna forma la utilización de la ruta híbrida traerá como consecuencia que los trabajadores deban caminar dentro de la esclusa de Cocolí o en el área próxima a la estación de amarre de Cartagena para poder llegar hasta donde se encuentren los vehículos oficiales. Los vehículos oficiales deberán ser en la cantidad suficiente y del tamaño adecuado para poder trasladar a todos los trabajadores que así lo requieran y deberán tener iguales o mejores especificaciones y condiciones que los vehículos oficiales que transportan a las tripulaciones o cuadrillas en la actualidad por la avenida Omar Torrijos.*
8. *Se establece una Compensación Adicional Especial (CAE) equivalente a trescientos balboas (B/.300.00) para cada trabajador que sea transportado utilizando la ruta híbrida, como compensación a los cambios y afectaciones en el modo, tiempo y lugar del traslado de los trabajadores desde su estación de reporte hasta sus asignaciones de trabajo a bordo de los remolcadores y o viceversa. Esta CAE se les pagará a los trabajadores cada vez que éstos [sic] sean trasladados en uno o ambos sentidos (norte o sur), tanto al personal entrante como el saliente por medio de la ruta híbrida y será recibido por los trabajadores en el mismo periodo de pago en el cual recibirán el pago de su salario correspondiente a los días en que fueron trasladados por la ruta híbrida.*

La propuesta específica de negociación para los trabajadores de OPRT, lee así:

1. *Solo se podrá utilizar la ruta híbrida bajo circunstancias excepcionales, como los [sic] son: carreteras cerradas por accidentes vehiculares, caídas de árboles o cualquier otra circunstancia imprevista que impida la circulación vehicular y que escape del control de la Administración. De ninguna forma la utilización de la ruta híbrida podría ser el método usual para trasladar a los trabajadores y la misma solo debe ser utilizada bajo circunstancias excepcionales como las que han sido descritas con anterioridad.*

2. *La ruta híbrida no podrá ser utilizada para embarcar o desembarcar a los trabajadores hacia o desde los buques que están próximos a entrar a la esclusa de Cocolí y que se encuentren amarrados a los muros de aproximación norte o sur de dicha esclusa. La ruta híbrida solo podrá ser utilizada para el traslado de los trabajadores cuando ocurran las circunstancias y condiciones establecidas en el punto anterior (punto número 1).*
3. *Se requiere que los trabajadores utilicen del equipo de protección personal EPP completo (casco, guantes, lentes de seguridad, botas, etc.) y un dispositivo individual de salvamento o DIS al momento de utilizar la ruta híbrida. El DIS se encuentra definido y especificado en la Norma de Seguridad Marítima de la ACP identificada como 2600SEG-306. Este requisito aplica tanto para los trabajadores que forman parte de la tripulación entrante y la saliente y los trabajadores deberán portarlo en todo momento en el caso de la cuadrilla o tripulación entrante y hasta el retorno a la misma en el caso de la cuadrilla o tripulación saliente.*
4. *No se podrá utilizar la ruta híbrida hasta tanto la administración realice las adecuaciones correspondientes tanto en la esclusa de Cocolí como en la estación de amarre de Cartagena. Dichas adecuaciones conllevan la construcción de muelles que garanticen las condiciones de seguridad para embarcar y desembarcar de forma segura. Estos muelles deberán poseer como mínimo las mismas características y condiciones de los muelles existentes que son utilizados regularmente por los trabajadores. Es decir, deberán poseer condiciones y facilidades iguales o mejores a los muelles de Corozal y Paraíso. Corresponderá a las partes, previa inspección conjunta, determinar el momento en el cual los muelles que se construyan en la esclusa de Cocolí y en la estación de amarre de Cartagena se encuentren listos para iniciar la utilización de la ruta híbrida.*
5. *Tanto en la esclusa de Cocolí como en la estación de amarre de Cartagena la administración pondrá a disposición de los trabajadores vehículos oficiales con su respectivo conductor para trasladar a los trabajadores hacia el norte o el sur según corresponda. De ninguna forma la utilización de la ruta híbrida traerá como consecuencia que los trabajadores deban caminar dentro de la esclusa de Cocolí o en el área próxima a la estación de amarre de Cartagena para poder llegar hasta donde se encuentren los vehículos oficiales. Los vehículos oficiales deberán ser en la cantidad suficiente y del tamaño adecuado para poder trasladar a todos los trabajadores que así lo requieran y deberán tener iguales o mejores especificaciones y condiciones que los vehículos oficiales que transportan a los trabajadores en la actualidad por la avenida Omar Torrijos.*
6. *Se establece una Compensación Adicional Especial (CAE) equivalente a trescientos balboas (B/.300.00) para cada trabajador que sea transportado utilizando la ruta híbrida, como compensación a los cambios y afectaciones en el modo, tiempo y lugar del traslado de los trabajadores desde su estación de reporte hasta sus asignaciones de trabajo y o viceversa. Esta CAE se le [sic] pagará a los trabajadores cada vez que éstos [sic] sean trasladados en uno o ambos sentidos (norte o sur), y será recibido por los trabajadores en el mismo periodo de pago en el cual recibirán el pago de su salario correspondiente a los días en que fueron trasladados por la ruta híbrida.*

El ingeniero Basile solicitó a la JRL que decida a favor de que es negociable y que la administración de la ACP tiene la obligación de negociar la implementación de la ruta híbrida para el traslado de los trabajadores de la

sección de transporte marítimo y asistencia de cubierta (OPRT) y los trabajadores que laboran a bordo de los remolcadores de la Sección de Remolcadores (OPRR).

Adjuntó como pruebas documentales copias de las cartas fechadas 5 de julio de 2017, 6 de julio de 2017, 13 de julio de 2017 y 19 de julio de 2017.

III. TRÁMITES SUBSIGUIENTES Y ACTO DE AUDIENCIA.

Mediante nota identificada como JRL-SJ-1385/2017 de 27 de julio de 2017, y de conformidad con el artículo 4 del Acuerdo No.6, Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad, se le comunicó al entonces administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, ingeniero Jorge L. Quijano, la designación del licenciado Azael Samaniego P., como miembro ponente y se le concedió el término de quince (15) días calendario para presentar su contestación. (f.25)

El 14 de agosto de 2017, vía fax, la gerente interina de Relaciones Laborales Corporativas, licenciada Dalva Arosemena, presentó la contestación de la ACP a la NEG-10/17; el original fue presentado el 16 de agosto de 2017 mediante nota RHRL-17-345 (fs. 26-31)

La licenciada Arosemena manifestó que, con relación al tema central de esta disputa, la ruta híbrida es una ruta alterna de movilización, debido a la afectación que el congestionamiento vehicular produce a las operaciones del Canal de Panamá. Señaló que la ruta usará instalaciones de la Autoridad similares a las ya empleadas y otras utilizadas anteriormente para transportar a trabajadores de la ACP, por lo que para su uso se debe cumplir con los estándares de seguridad establecidos en las normativas vigentes. La utilización de esa ruta no implica cambios a las estaciones de reporte, ni un incremento de tiempo de movilización con respecto a la ruta terrestre, ya que el propósito es ser activada en la medida que sea más eficiente su uso en términos de tiempo. Agregó que el transporte empleado para la movilización de los trabajadores, tanto lanchas como vehículos rodantes, es el mismo que se utiliza actualmente, por lo que considera que esta ruta no implica cambios en las condiciones de empleo de más que de poca importancia, no existiendo una afectación adversa en los trabajadores, ya que se cumple con todos los requisitos de seguridad aplicables.

Mediante Resuelto No.242/2017 de 22 de agosto de 2017, la JRL resolvió programar una reunión previa con las partes para el 11 de septiembre de 2017 y audiencia para el 20 de septiembre de 2017. (f.32)

El 30 de agosto de 2017 se incorporó al expediente el poder conferido a la licenciada Cristobalina Botello por el entonces administrador de la ACP, ingeniero Jorge L. Quijano, ese mismo día, ante el licenciado Víctor M. Aldana A., Notario Público Octavo del Circuito de Panamá. (f.34)

El 7 de septiembre de 2017, el representante sindical, Ricardo Basile y la apodera de la ACP, Cristobalina Botello, solicitaron la suspensión del proceso y de todos sus términos por cuarenta y cinco (45) días, debido a que deseaban explorar la posibilidad de un acuerdo con relación al proceso (fs.46 y 47).

Mediante Resuelto No.262/2017 de 8 de septiembre de 2017, la JRL resolvió suspender la reunión previa y la audiencia programada mediante Resuelto No.242/2017. y suspendió el proceso por el término solicitado, cuarenta y cinco (45) días calendario. (f.48)

El 24 de octubre de 2017 el representante sindical, Ricardo Basile, solicitó la reanudación del proceso de conformidad con lo que establece el artículo 48 del

Reglamento General de Procedimiento de la JRL (f.51) y, en atención a ello, la JRL mediante Resuelto No.23/2018 de 1 de noviembre de 2017 resolvió reanudar el trámite de la NEG-10/17 y programó una reunión preliminar con las partes y fecha de audiencia. (f.52)

El 30 de noviembre de 2017, el señor Daniel Pallares, actuando en representación del Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe (SCPC), de conformidad con el artículo 9 del Reglamento General de Procedimiento de la JRL solicitó la inclusión como tercero interesado en el proceso (litis consorte). (f.55)

Mediante Resuelto No.45/2018 de 4 de diciembre de 2017, la JRL resolvió correr traslado al PAMTC y a la ACP, por el término de tres (3) días hábiles, de la solicitud de inclusión como tercero interesado presentada por el SCPC dentro del proceso (f.56). Las respuestas de las partes fueron presentadas el 13 de diciembre de 2017, tal y como consta de fojas 57 a 62 del expediente.

Mediante Resolución No.76/2018 de 6 de febrero de 2018, la JRL resolvió rechazar la solicitud de incorporación como tercero litis consorte interpuesta por el SCPC (fs.77-80).

El 1 de marzo de 2018 se realizó la reunión preliminar dentro de la NEG-10/17 y el 16 de marzo de 2018 tuvo lugar la audiencia programada para atender la presente disputa; el acto fue dirigido por el miembro ponente, licenciado Azael Samaniego, en compañía de los licenciados Mariela Ibáñez de Vlieg y Carlos Rubén Rosas. Por el PAMTC se encontraban presentes los señores Ricardo Basile, Ricardo Laurie y Rolando Tejeira. La ACP estuvo representada por la licenciada Cristobalina Botello. (fs.92-95)

El 16 de marzo de 2018 se inició el acto de audiencia con la exposición de los alegatos iniciales, por parte del PAMTC, recogidos desde la foja 163 hasta la 165; los de la ACP, transcritos entre las fojas 165 a 168 del expediente. Luego de ello, la audiencia entró en la etapa de presentación de pruebas. El PAMTC presentó las siguientes pruebas documentales:

- PAMTC#1: Carta fechada 29 de mayo de 2017.
- PAMTC#2: Carta fechada 12 de julio de 2017.
- PAMTC#3: Carta fechada 13 de julio de 2017.
- PAMTC#4: Carta fechada 26 de julio de 2017.
- PAMTC#5: Carta fechada 22 de noviembre de 2017.
- PAMTC#6: Carta fechada 7 de diciembre de 2017.

Como pruebas testimoniales anunció a los señores Erick García Valarini (gerente de Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta), Rubén Pérez (gerente interino de la Sección de Transporte Marítimo de Asistencia de Cubierta), Osvaldo Camarena (marino de remolcador), Gilberto Coronado (trabajador jubilado de la ACP), Luis Cristóbal Bósquez (representante sindical del PAMTC y trabajador pasacables de cubierta), Johny Rodríguez (pasacables de cubierta) y Ariel Armando Paredes (líder pasacables de cubierta).

El representante sindical solicitó una visita de campo con la finalidad de que los miembros pudieran constatar la realidad de los sitios de embarque que tradicionalmente fueron utilizados, así como la ruta de transporte tradicional utilizada para transportar a los trabajadores, los sitios de embarque y la nueva ruta, identificada como ruta híbrida. (f.172)

Por su parte, la ACP presentó las siguientes pruebas documentales:

- ACP#1: Carta fechada 19 de julio de 2017.
- ACP#2: Carta fechada 25 de julio de 2017.

- ACP#3: Acuerdo No.12 del 3 de junio de 1999.
- ACP#4: Norma de Seguridad 26000SEG-306.
- ACP#5: Artículo 12 de la Convención Colectiva de los Trabajadores No Profesionales.
- ACP#6: Descripción de puesto de Pasacables de Cubierta, MG-5.
- ACP#7: Descripción de puesto del Líder Pasacables, ML-5.
- ACP#8: Descripción de puesto del Marino de Remolcador, MG-5.
- ACP#9: Informe de inspección Ruta Cocolí-Cartagena y viceversa.
- ACP#10: Informe de seguimiento sobre uso de ruta híbrida Cocolí-Presa-Borinquén-Cartagena.
- ACP#11: Memorándum fechado 30 de octubre de 2017.

Como pruebas testimoniales anunció a los señores Erick García Valarini (gerente de Transporte y Asistencia de Cubierta de OPR), Eduardo Biendicho (capataz operador de Lanchas a Motor) y Adrián Estrada (jefe de Operaciones de Remolcadores de OPR).

En cuanto a la oposición de las pruebas, la ACP objetó las pruebas PAMTC#1, PAMTC#3, PAMTC#4, PAMTC#5 y PAMTC#6. Con respecto a las testimoniales, se opuso a los testimonios de los señores: Rubén Pérez, Gilberto Coronado, Cristóbal Bósquez, Johny Rodríguez y Armando Paredes.

Por su parte, el PAMTC objetó las pruebas ACP#1, ACP#3, ACP#4, ACP#5, ACP#6, ACP#7 y ACP#8; y respecto a las testimoniales, se opuso a los señores Eduardo Biendicho y Adrián Estrada.

Al respecto, la JRL decidió negar todas las objeciones, tanto de las pruebas documentales como las testimoniales, salvo la referente a las pruebas número 5 y 6 del PAMTC (f.182); y en cuanto a la inspección solicitada por el PAMTC, el ponente comunicó que la fecha sería notificada posterior al acto de audiencia e indicó las fechas de continuación del acto, siendo los días 14 y 15 de mayo de 2018.

El 14 de mayo de 2018 se procedió con la continuación de la audiencia notificada a las partes; se contó con la participación de los miembros Mariela Ibáñez de Vlieg, Gabriel Ayú Prado y Azael Samaniego, como ponente. Se inició la presentación de las pruebas testimoniales de los señores Erick García Valarini, Osvaldo Camarena, Gilberto Coronado y Rubén Pérez. (fs.212-276)

Mediante Resuelto No.143/2018 de 23 de mayo de 2018, la JRL resolvió suspender la audiencia programada para el 15 de mayo de 2018 y reprogramarla para el 1° de junio de 2018, debido a situaciones de fuerza mayor que impedían la utilización de la sala de audiencia (fs.196-197).

El 1° de junio de 2018 se llevó a cabo la continuación del acto de audiencia con la finalidad de proseguir con los testimonios de los señores Rubén Pérez, Ariel Paredes y Eduardo Biendicho; testimonios que se recogen en transcripción visible de fojas 280 a 314.

Por efecto del Decreto Ejecutivo No.1 de 22 de mayo de 2018, la señora Lina A. Boza reemplazó al licenciado Azael Samaniego P. como miembro de la JRL, lo cual fue notificado al ingeniero Ricardo Basile y a la licenciada Cristobalina Botello mediante notas fechadas 3 de julio de 2018 e identificadas como JRL-SJ-1029/2018 y JRL-SJ-1030/2018, respectivamente. (fs.210-211)

Mediante Resuelto No.134/2019 de 2 de julio de 2019, la JRL resolvió programar la práctica de la visita de campo en la ruta híbrida para el día 23 de julio de 2019 a las nueve de la mañana (9:00 a.m.). (f.331).

El 3 de julio de 2019, el ingeniero Ricardo Basile, representante del PAMTC, solicitó la reprogramación de la visita de campo debido a que no le sería posible participar, ya que durante la semana del 22 al 26 de julio estaría participando, en calidad de miembro del comité para la renovación de la lista de árbitros (f.333), motivo por el cual mediante Resuelto No.138/2019 la JRL resolvió reprogramar la visita para el 18 de septiembre de 2019. (fs.334-335).

El 18 de septiembre de 2019 se llevó a cabo la visita de campo, y el acta de esta diligencia consta a foja 347 del expediente.

El 9 de octubre de 2019, el representante del PAMTC, Ricardo Basile, presentó desistimiento parcial del proceso de disputa sobre negociabilidad NEG-10/17, debido a que la ACP declaró como parte de un acuerdo logrado entre las partes, dentro de la denuncia por práctica laboral desleal, PLD-45/18, que la utilización de la ruta híbrida para trasladar a los miembros de la tripulación de los remolcadores fue cancelada por decisión de la administración de la ACP (fs. 348-350).

Mediante Resuelto No.6/2020 de 11 de octubre de 2019, la JRL resolvió dar traslado a la apodera judicial de la ACP, por el término de tres (3) días hábiles, de la solicitud de desistimiento parcial presentada por el PAMTC (f.351).

Mediante Resuelto No.7/2020 de 11 de octubre de 2019, la JRL resolvió programar la fecha para la presentación de los alegatos finales orales para el día 31 de octubre de 2019 a las dos de la tarde (2:00 p.m.).

El 17 de octubre de 2019, la apoderada de la ACP presentó respuesta a la solicitud de desistimiento parcial del PAMTC, manifestando su conformidad a dicha solicitud (f.355).

Mediante Resolución No.23/2020 de 15 de noviembre de 2019, la JRL resolvió admitir el desistimiento parcial de la disputa sobre negociabilidad identificada como NEG-10/17, presentada por el PAMTC contra la ACP (fs.361-362).

Los alegatos finales se presentaron oralmente en la fecha programada, 31 de octubre de 2019, y se encuentran recogidos en la transcripción visible de fojas 363 a 368 del expediente.

IV. ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

El presente caso gira en torno a la propuesta de negociación que hiciese el PAMTC ante la ACP, el día 13 de julio de 2017, producto de la comunicación que previamente hizo la administración de la ACP al punto de contacto del RE de los trabajadores No Profesionales, respecto a la utilización de la Ruta Híbrida.

La organización sindical presentó ante el gerente ejecutivo interino de Recursos de Tránsito, ingeniero Rogelio Gordón, dos propuestas de negociación que atendían a los trabajadores que laboran a bordo de los remolcadores de OPRR y otra para los trabajadores de OPRT. No obstante, el 9 de octubre de 2019 presentaron ante la JRL desistimiento parcial manifestando el logro de un acuerdo entre las partes, dentro de la PLD-45/18, indicando que la utilización de la ruta híbrida para trasladar a los miembros de la tripulación de los remolcadores fue cancelada por decisión de la Administración. (fs.348-350) Con base en esto, dentro de la presente decisión solo se atenderá la propuesta de negociación para los trabajadores de OPRT.

En atención a lo solicitado por el PAMTC, la ACP alegó que la ruta híbrida es una ruta de movilización alterna dentro de áreas operativas del Canal, cuya utilización surge debido al congestionamiento vehicular en la avenida Omar

Torrijos y que permitirá minimizar el tiempo de transporte de los trabajadores. Considera que la ruta no implica cambios en las condiciones de empleo de más que de poca importancia, ni conlleva una afectación adversa en los trabajadores, por lo que la negociación de una compensación adicional especial no se sustenta.

Indicó que la propuesta de negociación fue presentada en tiempo oportuno, tal cual lo dispone la Sección 11.03 (b) de la Convención Colectiva de los Trabajadores No Profesionales, toda vez que con anterioridad, el 6 de julio de 2017, el sindicato dio respuesta y solicitó negociar un cambio propuesto por la ACP mediante una notificación escrita dirigida al punto de contacto designado del Representante Exclusivo de los Trabajadores No Profesionales (RE); por medio de la ACP dio aviso previo al RE sobre la implementación de la ruta híbrida como alternativa a la avenida Omar Torrijos, para trasladar a los trabajadores.

Establecido el tema en disputa, pasamos a citar las normas de la Ley Orgánica y de la Convención Colectiva, directamente aplicables al caso bajo examen:

“Artículo 102. Las negociaciones entre la administración de la Autoridad y cualquier representante exclusivo, siempre que no entren en conflicto con esta Ley y los reglamentos, versarán sobre los siguientes asuntos:

- 1. Los que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores de una unidad negociadora, excepto aquellos asuntos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en esta Ley o sean una consecuencia de ésta. [sic]*
- 2. Los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de esta Ley, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo [sic] tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.*
- 3. El número, tipos y grado de los trabajadores que puedan ser asignados a cualquier unidad organizativa, proyecto de trabajo u horario de trabajo; la tecnología, los medios y métodos para desempeñar un trabajo. La obligación de negociar estos asuntos quedará sujeta a la utilización de un método de negociación, en base a intereses y no a posiciones adversas de las partes, el que será establecido en los reglamentos. Los intereses de las partes deben promover necesariamente el objetivo de mejorar la calidad y productividad, el servicio al usuario, la eficiencia operacional del canal y la calidad del ambiente de trabajo.”*

El artículo 2 de este mismo estatuto define lo que se considera una condición de empleo como: *“Condiciones de empleo. Políticas, prácticas y asuntos de personal, establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier otro instrumento idóneo, que afectan las condiciones de trabajo, salvo lo que expresamente excluye esta Ley.”*

Por su parte, la Sección 11.01 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los No Profesionales, señala:

“Sección 11.01 Este procedimiento aplica a las negociaciones sobre los asuntos que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores, excepto aquellos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en la Ley Orgánica o sean consecuencia de ésta; [sic] a los procedimientos que se utilicen para implementar las

decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de la Ley Orgánica, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo [sic] tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo. Este procedimiento aplicará a los asuntos no incluidos en la convención colectiva que sean negociables, con excepción de aquellos que hubiesen sido discutidos durante la negociación de la convención pero que no fueron incluidos en su redacción. Este procedimiento no aplica a los asuntos contemplados en el numeral 3 del Artículo 102 de la Ley Orgánica, en cuyo caso se seguirá el método de negociación con base en intereses establecido en los artículos 64 al Artículo 70 del Reglamento de Relaciones Laborales.”

Dicho lo anterior, el sindicato utilizó como fundamento de su propuesta la Sección 11.03 (b), que establece:

(b) La solicitud del RE para negociar incluirá sus propuestas de negociación específicas. La propuesta o propuestas deben estar directamente relacionadas a aspectos específicos y negociables de los temas propuestos por la ACP. Cuando no se incluyan las propuestas, el RE proporcionaran dichas propuestas tan pronto como le sea práctico, aunque en un plazo no mayor de siete (7) días calendarios posteriores a la fecha de su solicitud para negociar.

Estima la JRL, que de la normativa contractual citada se infiere que la ACP se comprometió con el RE a notificarle de cualquier cambio que afectase adversamente o significase una desmejora o pérdida de una condición, ya sea de empleo o de trabajo de cualquier trabajador de la unidad negociadora, siempre que dicho cambio tenga un efecto de más que de poca importancia.

Establecido lo anterior, es importante recordar que el pronunciamiento de la JRL ha de recaer sobre “*la determinación de si es o no negociable la propuesta del Panama Area Metal Trades Council de iniciar una negociación intermedia debido al cambio propuesto por la ACP en cuanto a la implementación de la Ruta Híbrida*”; por lo tanto, pasamos a desarrollar la presente solicitud de disputa de negociabilidad.

Se plantea en el presente caso que la Ruta Híbrida es una vía alterna a la avenida Omar Torrijos que se utiliza para el traslado de personal, por la afectación que produce a las operaciones el Canal el congestionamiento en la avenida mencionada. No obstante, a lo largo de este proceso a través de los testimonios presentados, las pruebas aportadas y la inspección de campo se logró evidenciar que la implementación de la Ruta Híbrida conllevó cambios que afectaron las condiciones de trabajo de los trabajadores de OPRT.

Durante el acto de audiencia, el testigo Osvaldo Camarena, marinero de remolcador durante diez años, a pregunta del sindicato *¿Puede explicar cuáles son las condiciones, características o facilidades que existen en todos los sitios de espera, embarque y desembarque que usted utilizad a diario como marinero de remolcador?*, declaró lo siguiente:

OSVALDO CAMARENA: *Claro. Nosotros utilizamos diferentes puntos de desembarque en el área de Diablo, edificio 6000 y Paraíso. Y en cada uno de esas estaciones, nosotros tenemos un lugar de espera para marineros. En ese lugar de espera tenemos todas las acondiciones necesarios.*

Tenemos neveras, tenemos para calentar la comida, las microondas. Tenemos también donde sentarnos, mesas para poder comer y un despachador que pues nos dice cuándo tenemos la oportunidad de tomar la lancha. Cuando nos manda para la lancha, nosotros pues nos llevan al landing y allí el landing está totalmente techado y nosotros abordamos una lancha. Cabe destacar que el landing es bastante grande, bastante espacioso que pueden estar hasta dos cuadrillas allí y abordamos precisamente a la lancha, en el caso de Diablo. En el caso de Paraíso, nosotros pues, en el caso mío, cuando venimos en este turno, cuatro de la tarde, nosotros tenemos todas las acomodaciones. A esa hora por lo general en caso operacional la espera se hace un poco prolongada, muchas veces. Así que allí también tenemos instalaciones, acomodaciones por si acaso la espera es grande, muchas veces sucede; podemos calentar nuestra comida, podemos también esperar, inclusive un área para hacer ejercicios, a veces nosotros estamos un poco oxidados por los movimientos y estas cosas, y el lugar donde esperamos la lancha está totalmente techado. Tenemos acceso también a agua potable; tenemos acceso inclusive a algunos lugares para si acaso no traemos lonche hay máquinas de snacks para cualquier tipo de estas necesidades. En el caso que también algunas veces abordamos en Gamboa, también hay un área para esperar lanchas totalmente techadas y también tienen para sentarse y esperar. En todos estos casos que le he hablado en cada uno de ellos tiene facilidades para embarcar una lancha. (f.252)

Agregó que siempre han tenido rampas seguras con pasamanos, existen escaleras para abordar totalmente planas con antideslizantes, igual que Gamboa. Que, debido a la naturaleza de su trabajo, tienen que cargar con equipo de salvavidas, cascos, equipo, rudimentaria, el uniforme, y lo ha trasladado a través de rampas seguras, nunca a través de una escalera vertical y han tenido acceso a agua potable y baños higiénicos. (f.253)

Respecto a las condiciones que existían en esta Ruta Híbrida y por qué se dio el uso, el sindicato formuló al señor Eduardo Biendicho, capataz de Operaciones de Lancha y Pasacables la siguiente pregunta:

RICARDO BASILE: *¿Tiene usted conocimiento porqué, pese a que no había ni baño fijo ni agua potable, se inicia la utilización de esta ruta?*

EDUARDO BIENDICHO: *Usted menciona baños fijos y agua potable, porque nosotros en nuestra operación, nosotros para poder realizar nuestro trabajo no necesitamos de ambas cosas. Es parte de las funciones como de las cosas que hay disponibles al momento que se realiza el trabajo, pero si no nosotros podemos realizar nuestro trabajo sin eso hasta el momento que lleguemos a un área donde podamos cumplir con eso. Sin embargo, antes de implementarla nosotros teníamos baños portátiles que cubrían las necesidades de los baños y además de eso, la parte del agua potable, como le dije, teníamos las hieleras para poder disponer de agua en el momento que se necesitaba. Nuestro personal cuando va a cumplir sus asignaciones de trabajo, antes de salir de su área de reporte, ellos ya deben ir preparados. Es parte de sus asignaciones ir preparados con agua y tomar todas las necesidades que ellos tengan que hacer antes de salir a cumplir con sus asignaciones. (f.306)*

A pregunta realizada por el miembro ponente, al señor Eduardo Biendicho, respecto a las medidas correctivas vinculadas a las áreas de embarque y desembarque o de espera tuvieran agua, servicio, techos se corrigieran las

escaleras, si se han realizado posterior a la implementación de la ruta híbrida, este declaró:

EDUARDO BIENDICHO: *De convertirse en estructuras permanentes se dio en el transcurso de la implementación, eso sí. Sin embargo, desde un principio nosotros nunca perdimos el punto de vista de que teníamos que asegurarnos de que todo el personal tuviera acceso a esas necesidades en su momento. En el caso muy particular, por ejemplo, del agua como le mencioné, nosotros en las operaciones normales de nosotros, tenemos hieleras de agua disponible tanto en los embarcaderos como en las embarcaciones. Y cuando la estación de amarre en Cartagena se utilizaba para el amarre de buques, nosotros llevábamos consigo las hieleras para que el personal tuviera agua en el momento que estaban trabajando allí. Y por eso seguimos bajo ese mismo paraguas durante el momento de la implementación hasta el momento que llegamos a tener el agua permanente ya en el área esa.*

El problema es que en el área de Cartagena no tenían agua en su momento, porque era un área totalmente operativa en lo que tenía que ver con el movimiento de tierra, movimiento de camiones en esa área, la construcción de la misma entrada y el tercer juego de esclusas. Y es más, actualmente todavía tenemos movimiento de camiones y de grúas y de más que entran y salen cercanas al área esa. Y por eso siempre fue una situación perentoria de poder poner el agua hasta esa estación allí. Sin embargo, actualmente, y eso se busca como una de las metas del programa que en el momento tuviéramos la disponibilidad de ponerle el agua, se iba a ponerle el agua permanente como se hizo. (f.314)

Los testimonios presentados en el acto de audiencia evidencian que la implementación y ejecución de la Ruta Híbrida no pueden considerarse solo como cambios netamente operativos debido a que las condiciones de trabajo de cerca de 3000 trabajadores del Canal son operativos y esto no lo hace menos negociables. Los muelles flotantes de Cocolí y el embarcadero de Cartagena fueron construidos para uso de emergencia, no así de manera para usos de forma permanente. La utilización de una Ruta Híbrida es una nueva modalidad utilizando estructuras que no habían sido utilizadas en mucho tiempo y que deben ser adecuadas para la situación, para el uso de los pasacables y líderes pasacables.

En atención a lo señalado, el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP establece que son negociables los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la Administración de la Autoridad a los que se refiere el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, así como las medidas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que esas decisiones solo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo, y en la presente disputa es claro que el efecto de la implementación de la Ruta Híbrida tuvo un efecto más que de poca importancia en ellos, trabajadores de OPRT.

Es por ello que, la JRL estima que la propuesta de negociación del PAMTC sobre el cambio propuesto por la Administración de la ACP, en este caso la implementación de la Ruta Híbrida, no afecta, ni incide en los derechos de la Administración, por lo que estos son negociables.

Recordando a las partes que el proceso de negociación es inherente a ellas, ya que es un proceso que les ofrece a las partes la oportunidad de intercambiar propuestas y contraer compromisos formales, tratando de resolver sus diferencias, prevaleciendo siempre el principio de buena fe y es en ese

momento cuando, entre las partes, se evalúen los aspectos presentados en cada una de sus propuestas, no antes. Entrar en el fondo de cada una de las situaciones planteadas dentro de la propuesta sería interferir en un ejercicio propio de las partes. Y en caso de que estas no llegasen a un acuerdo, tienen la facultad de accionar el proceso que los reglamentos les permiten.

Por lo anteriormente señalado, la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá, en uso de sus facultades legales,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar que es negociable y que existe el deber de negociar de la Autoridad del Canal de Panamá la propuesta de negociación presentada por Panama Area Metal Trades Council, para los trabajadores de OPRT.

ARTÍCULO SEGUNDO: Ordenar el archivo del expediente.

Fundamento de Derecho: Artículo 102 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá y el Acuerdo No.6 de 5 de abril de 2000, Reglamento de Procedimiento de Resolución de Disputas sobre Negociabilidad de la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá.

Notifíquese y cúmplase,

Lina A. Boza A.
Miembro Ponente

Manuel Cupas Fernández
Miembro

Ivonne J. Durán R.
Miembro

Nedelka Navas Reyes
Miembro

Fernando A. Solórzano A.
Miembro

Magdalena Carrera Ledezma
Secretaria Judicial