

**JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, dieciocho (18) de abril de dos mil dieciocho (2018).**

**DECISIÓN N°10/2018**

**Denuncia de práctica laboral desleal N°37/14  
Presentada por la Unión de Oficiales y Capitanes de Remolcador  
Contra la Autoridad del Canal de Panamá**

**ANTECEDENTES**

El 2 de julio de 2014, la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante UCOC), representada por su Secretario General, capitán Gerardo Martínez (q.e.p.d.), presentó ante la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL), denuncia por práctica laboral desleal (en adelante PLD), contra la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), con fundamento en los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley 19 de junio de 1997 (en adelante Ley Orgánica de la ACP) (fs.1 a 9).

La Ley Orgánica de la ACP, en su artículo 111 crea la JRL, con el propósito de promover la cooperación y el buen entendimiento en las relaciones laborales y para resolver los conflictos laborales bajo su competencia y en su artículo 113 numeral 4, le otorga competencia privativa para resolver las PLD descritas en su artículo 108.

Recibida la denuncia en la JRL, fue repartida al miembro ponente, licenciado Carlos García, según se notificó a las partes mediante las notas de 10 de julio de 2014, JRL-SJ-779/2014 y JRL-SJ-780/2014 (fs. 152 y 153) y luego, al ser reemplazado en su cargo dicho miembro, el 8 de septiembre de 2014, se expidieron las notas JRL-SJ-868 y JRL-SJ-869, con las que se hizo saber a las partes que la ponente era la licenciada Mariela Ibáñez de Vlieg.

Mediante Resolución N°18/2016 de 17 de febrero de 2016 (fs.247 a 257), la JRL resolvió no admitir la denuncia de PLD. Dicha resolución fue notificada a las partes el 13 de mayo de 2016 (reverso de f.257), y recurrida en apelación por la UCOC, anunciada en escrito del 19 de mayo de 2016 (fs.261 a 263). Concedida la apelación por la JRL, mediante Resolución N°81/2016 de 1 de julio de 2016, el recurso fue sustentado el 17 de agosto de 2016, por el apoderado judicial de la UCOC, licenciado Roy A. Arosemena C. (fs.281 a 292). La apoderada especial de la ACP, licenciada Tiany López, se opuso, mediante escrito presentado el 14 de septiembre de 2016 (fs.295 a 314) y el expediente fue remitido a la Honorable Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia, superioridad que, mediante fallo de 27 de abril de 2017, revocó la Resolución N°18/2016 de 17 de febrero de 2016, emitida por la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá y ordenó que se le imprimiera el trámite de rigor a la denuncia por PLD-37/14, negando el resto de las pretensiones del apelante (fs.318 a 333). La JRL, en cumplimiento de lo ordenado por el fallo, le imprimió el trámite, mediante el Resuelto N°201/2017 de 22 de junio de 2017 (fs.337 a 338), que concedió veinte días calendario a la ACP, para que contestara los cargos en su contra, tal como lo hizo mediante escrito presentado por la apoderada especial de la ACP, licenciada Tiany López (fs.346 a 354).

La fecha de audiencia fue programada en el Resuelto N°223/2017 de 31 de julio de 2017, para el 25 de septiembre de 2017 a las 8:30 de la mañana (f.356), y las partes intercambiaron sus escritos de pruebas en tiempo oportuno (fs.357 a 383). Se llevó a cabo la audiencia con la participación de la miembro ponente Mariela Ibáñez de Vlieg y los miembros de la JRL, María Isabel Spiegel de Miró, Carlos Rubén Rosas y Azael

Samaniego; mientras que las partes, fueron representadas, la UCOC, por el capitán Rubén Berbey y la ACP, por la licenciada Tiany López (f.591). A continuación de los alegatos iniciales, se procedió a la etapa de presentación de pruebas documentales y testimoniales, objeciones a dicha pruebas y a la decisión de los miembros de la JRL en cuanto a su admisibilidad; la declaración del testigo admitido a la UCOC y los alegatos de cierre de ambas partes.

La transcripción del audio de la audiencia fue culminada y agregada al expediente por Secretaría Judicial el 31 de enero de 2018 (fs.591 a 629), y a su vez, ingresado el expediente al despacho de la ponente el 1 de febrero de 2018, con informe secretarial (f.630). El 27 de febrero de 2018, con fundamento en el artículo 17 del Reglamento Interno de Procedimiento de la JRL, tal como quedó modificado por el Acuerdo N°57 de 7 de marzo de 2016, la ponente consideró necesario extender el término para la presentación del proyecto de decisión ante el resto de los miembros y dejó constancia de ello (f.631). Dentro del término reglamentario, el 22 de marzo de 2018, presentó en Secretaría Judicial, el proyecto de decisión en la denuncia PLD-37/14, para la aprobación del resto de los miembros de la JRL.

### **ARGUMENTOS DE LA PARTE DENUNCIANTE (UCOC)**

La UCOC, consideró en su escrito de denuncia de PLD, que la ACP ha desconocido el derecho de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 de la División de Dragado, de ser remunerados de acuerdo a la complejidad y responsabilidad de sus cargos, al desempeñar funciones de Piloto/Práctico para otros Capitanes de Remolcador y que, por ello, ha cometido las conductas descritas en los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, que establecen:

**“Artículo 108.** Para los propósitos de la presente sección, se consideran prácticas laborales desleales por parte de la Autoridad, las siguientes:

1. Interferir, restringir o coaccionar a un trabajador en el ejercicio de disposiciones de la presente sección.
- ...
8. No obedecer o negarse a cumplir cualquier disposición de esta sección.”

Explicó en su escrito de denuncia, que estas conductas se han producido, como consecuencia de que la ACP interfirió el derecho que corresponde aplicar a dichos trabajadores por disposición del artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP, y según su artículo 85, numerales 2 y 4, y cuyos principios, a su juicio, fueron violados por inobservancia u omisión, así como también consideró, que lo fueron los numerales 4 y 6 del artículo 3 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP (en adelante RAP), normas que señalan:

**“Artículo 85.** Con el propósito de promover la capacidad, estabilidad y productividad del personal requerido para el funcionamiento eficiente del canal, la autoridad garantizará:

2. La clasificación de puestos de acuerdo con la complejidad de las funciones y responsabilidad del cargo, así como las remuneraciones determinadas por tablas salariales, de acuerdo con la clasificación, de modo que se cumpla el principio de igual salario por igual trabajo.
- ...
4. Los programas de evaluación de desempeño, premios e incentivos por desempeños sobresalientes, bonificaciones y cualquier otro incentivo que promueva la productividad.”

**“Artículo 3.** El sistema de administración de personal de la Autoridad se fundamenta en los siguientes principios de mérito e igualdad de oportunidades:

4. Remunerar a los empleados conforme al principio de igual salario por igual trabajo.
- ...
6. Proporcionar incentivos para mejorar el desempeño y productividad de la fuerza laboral y reconocimientos por el desempeño excelente.”

Sobre la falta de reconocimiento remunerativo de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, de acuerdo con la complejidad y responsabilidad de sus cargos, cuando hacen funciones de piloto/práctico para otros capitanes de remolcador, en los

remolques de equipo flotante de hasta 750 pies de eslora, 100 pies de manga y hasta 12,000 toneladas brutas de desplazamiento a lo largo y ancho del Canal, a través de las esclusas, hacia y desde muelles y atracaderos de la ACP o privados, con responsabilidad directa sobre dichos movimientos apropiados y seguros de los remolques y equipos, en la denuncia se explicó que:

“...están siendo restringidos en sus derechos de ser remunerados de acuerdo al principio de igual trabajo por igual salario debido a que cuando ejercen sus funciones de práctico o piloto a bordo de los equipos de dragado de la Autoridad (Piloto OPD), no se les está haciendo ningún tipo de reconocimiento por dicha función acorde con la responsabilidad y complejidad de esta, aunado al hecho de que esta función y la disponibilidad para realizarla por parte de los Capitanes de Remolcador de dragado grado FE-15, FE-16 y FE-17 redundan en una mayor productividad en el trabajo.” (f.3)

Sobre las funciones que dijo, son realizadas por los Capitanes de Remolcador FE-15, FE-16 y por el capitán de Bote Grúa Oceanus FE-17 de la División de Dragado de la ACP, con licencia vigente de la ACP, como capitán y práctico de buques a motor no mayores de 500 toneladas de arqueado bruto; señaló que, están claramente consignadas en la descripción de puesto y detalladas en el Manual de Operaciones de Remolcadores de la División de Dragado en su Capítulo III – Procedimientos de Maniobras, numeral 2 - Practicaje de la División de Dragado (OPD). Explicó que estas asignaciones se hacen por memorándum y correos electrónicos; a través del horario de trabajo de los capitanes que pueden ser por largos períodos de tiempo de hasta dos semanas y la más común, verbalmente en el período de guardia a bordo del remolcador como capitán regular, ante la necesidad de una respuesta casi inmediata. Aclaró que esto no podría hacerse con los prácticos, porque se requeriría mayor tiempo de anuncio de la asignación y se producirían demoras en los trabajos de dragado.

El denunciante expresó que, una investigación permitió concluir que, la condición laboral de los capitanes FE-15, FE-16 y FE-17 de la División de Dragado, no fue establecida en convención colectiva o memorándum de entendimiento y que no se contempló remuneración especial por esas funciones; que por ello, se hace el reclamo, ya que dijo, a pesar de que hacen todas y cada una de sus funciones como Capitanes de Remolcador, y se les remunera según el único escalafón salarial que existe para los capitanes de remolcador de Operaciones de Tránsito; no hay un instrumento idóneo que les reconozca o categorice sus funciones adicionales, con la complejidad y responsabilidad agregadas, como prácticos de OPD y que indicó, “no cuentan con una licencia que los habilite para estos trabajos mayores” ni reciben remuneración extra por ellas (f. 5). Lo anterior, consideró la UCOC, es una violación del artículo 12 del RAP, porque se impide a sus representados obtener un trato justo salarial por funciones que se equiparan en complejidad y responsabilidad a las de un Práctico del Canal CP-04. También se mencionó en el escrito de denuncia, el artículo 7 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, aprobado por Panamá mediante la Ley N°13 de 27 de octubre de 1976, que señala que los individuos que hacen trabajos similares o con el mismo nivel de productividad, responsabilidad y eficiencia, deben recibir la misma remuneración sin discriminación y que este principio universal de igualdad salarial está garantizado a los trabajadores de la ACP, en el artículo 85, numeral 2 de la Ley Orgánica de la ACP. Dijo que el único requisito es que sea equiparable el nivel de complejidad y responsabilidad del cargo para determinar su clasificación y remuneración, lo que consideró la UCOC, en este caso, se da con elementos suficientes para que la JRL concluya que los Capitanes de Remolcador de la División de Dragado en funciones de práctico OPD y los Prácticos del Canal, son los únicos trabajadores idóneos para maniobrar los equipos de dragado sin autopropulsión de la ACP, y que aquellos deben recibir algún tipo de incentivo de productividad que equipare estas funciones adicionales a las de sus pares Prácticos del Canal, porque, señaló, no existe una escala salarial mayor ni bonificaciones especiales por trabajo especial contemplado en la convención colectiva respectiva, a las que los capitanes de remolcador puedan aspirar y que, por eso, están en indefensión, y jamás podrán superar la barrera salarial que impone su grado o aspirar a recibir bonificaciones por productividad, si la ACP, no entra a

revisar el puesto de trabajo para adecuarlo y así cumplir con el principio de igual salario a igual trabajo.

Aludió a una nota de 28 de febrero de 1992, la que, según dijo fue dirigida al señor Adriano Díaz, Gerente de la División de Dragado, y que tiene la solicitud o propuesta de “compensación equivalente” de los capitanes FE-15, FE-16 y FE-17, que a la fecha no fructificó, y que buscaba esclarecer con esa gerencia, los aspectos relacionados con la calificación, certificación, capacitación y compensación económica por desempeñar el practicaje en OPD, porque, dijo, dichos equipos eran piloteados únicamente por ellos o por los prácticos del canal con al menos un grado CP-4, que son los de mayor nivel de calificación y experiencia, porque los equipos tienen dimensiones y protuberancias que hacen que sean difíciles de maniobrar.

En los trece hechos en que sustenta su denuncia, la UCOC hizo referencia a algunos requisitos de licencias para los prácticos y los capitanes de remolcador para el desempeño de sus funciones y sobre cómo pasan por el proceso de capacitación en la ACP, para adquirir sus licencias ante la Junta de Inspectores, y sobre las pruebas para operar equipos mayores de dragado sin autopropulsión y la equiparación de las funciones y responsabilidades de ambos puestos, los de capitán de remolcador y los de prácticos de naves. Terminó exponiendo el ejemplo de la grúa flotante Titán III, que según indicó, es mucho más económico que sea piloteada por los capitanes de remolcador que por los prácticos.

Explicó que atribuye a la ACP, una conducta omisiva hacia los capitanes de remolcador de OPD FE-15, FE-16 y FE-17, por restringir su derecho a ser remunerados de acuerdo a la complejidad y responsabilidad que tienen, como la del Práctico CP grado 04 escalón 07, violando el principio de igualdad salarial por el mismo trabajo establecido en la Ley Orgánica de la ACP. Consideró que la ACP comete una conducta restrictiva contra aquellos trabajadores al no garantizarles incentivos o bonificaciones que promuevan la productividad, y les limita el pago de sus respectivos salarios en esas posiciones. Agregó que las funciones de practicaje de los equipos de dragado se encuadran en el formato de evaluación por factores, de un práctico del Canal y que no existe forma de remunerar a los capitanes de remolcador dentro de la escala salarial establecida actualmente para los prácticos, por lo que es necesaria la compensación de dichas actividades extraordinarias, mediante incentivos y/o bonificaciones, lo que a su juicio es un trato justo que la ACP no está garantizando y que requiere de la correcta clasificación y descripción de sus funciones actualizadas para que se cumpla con el principio de igual salario por igual trabajo.

Culminó el escrito de la denuncia con las solicitudes de que la JRL declare que la ACP ha cometido PLD en contra de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 de la División de Dragado, y que le ordene a la ACP publicar este fallo en todos los tableros de la ACP por un período de un año; pagar una bonificación por cada asignación de práctico hecha a los capitanes de remolcador equivalente al pago de una asignación de un piloto CP-04-07 de acuerdo a la tabla 18-1 de la Convención de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (f.150); pagar retroactivamente la bonificación equivalente estipulada en el numeral anterior a partir del 1 de enero de 2000 a todos los capitanes FE-15, FE-16 y FE-17 involucrados en practicaje de equipo de la División de Dragado; pagar intereses a la tasa vigente, referentes al pago equivalente a los capitanes afectados, estipulado en el numeral anterior y pagar los honorarios legales de este proceso de PLD (f.8).

Con su escrito de denuncia de PLD, la UCOC aportó las siguientes copias de documentos: descripciones de puestos de Capitán de Remolcador FE-15, Capitán responsable y de Guardia FE-16 y Capitán de Bote Grúa FE-17 (fs.10 a 22); Certificados de Inspección de Seguridad Marítima 003540, 003532, 003521, 002842-D, 003452-a, 003228-Ch y 003227-A (fs.23 a 29), Manual del Sistema de Gestión de la Calidad de la ACP (fs.30 a 98); “*United States Government memorandum Date: February 28th., 1992, Reply to attn of: Dredging Division Tow Boat Captains Subject: Qualification criteria for Dredging Division Pilots Chief. Dredging Division Through*

*Chief. Supoort Branch*" (f.99, copia incompleta, repetida a f.100); horarios de enero de 2011 a noviembre de 2012 de asignaciones de tripulantes a los remolcadores Gamboa, Chagres, Amistad, Cazalla, de la División de Dragado y en Operaciones para "Cornelius & R.M. Christensen" (fs.101 a 126); Autoridad del Canal de Panamá Memo de OPDD-R de asignaciones y turnos de personal de remolcadores fechados 21 de agosto de 2013, 05 de febrero de 2014, 06 de febrero de 2014, 07 de marzo de 2014, 02 de mayo de 2014, 06 de mayo de 2014, 14 de mayo de 2014 y 14 de mayo de 2014 (fs.127 a 134); correos electrónicos de RSandoval a APatel; JERodriguez; RCid de jueves, 08 de mayo de 2014 01:15 p.m.; de rberbey a UCOC Oficina de lunes 26 de mayo de 2014 02:01 p.m., de rberbey a UCOC Oficina de lunes, 26 de mayo de 2014 02:01 p.m., de RSandoval a APatel; LNavarro; RCid de *Thursday, May 15, 2014 3:51 PM*.

En su escrito de pruebas (fs.357 a 358), intercambiado el 5 de septiembre de 2017, con la ACP, la UCOC, adujo como testigo al Capitán René A. Angulo D. IP (2322986) y en el índice de pruebas adicionales, señaló las copias de los formularios de pago 3008 de los Capitanes René Angulo, Luis Navarro, Rogelio Perdomo y Rubén Berbey, relativos al detalle de la compensación por pilotaje para los capitanes de dragado, así como cinco copias de fotos de equipos de dragado piloteados por capitanes de remolcador de dragado en funciones de pilotaje y el Memorandum de la Autoridad del Canal de Panamá de 23 de diciembre de 2016 que certifica los nombres de los capitanes de remolcador que cumplen con los requisitos de idoneidad, experiencia y familiarización para desempeñar funciones de práctico de la División de Dragado.

En la audiencia, celebrada el 25 de septiembre de 2017 en la JRL, el representante de la UCOC inició con la presentación de sus alegatos, en los que reiteró los argumentos de la denuncia de PLD y además, destacó que, la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia, en el fallo de 27 de abril de 2017, señaló que en este caso se citaron las causales de PLD, en cuanto a aquel derecho que dice restringido por ACP. La representación procesal de la UCOC, señaló que lamentaba que la JRL no hubiera admitido la denuncia que por disposición de la apelación ahora se tramitaba y planteó que, efectivamente sí se identificaron claramente las normas infringidas por la ACP en lo relativo a la garantía de un principio laboral universal, el cual establece que los trabajadores serán remunerados de acuerdo a la complejidad de sus funciones y responsabilidades, de igual salario por igual trabajo, contenido en la ley y los reglamentos de la ACP. Negó que se estén obviando normas, según dijo que señaló la ACP, que la UCOC considera incómodas, sino que es aquella la que ha pretendido sacar provecho económico de los capitanes de remolcador de la División de Dragado, por omisiones históricas de la administración del Canal, amparada en normas que dijo, de manera acomodadiza restringen su derecho a recibir una remuneración equivalente cuando los capitanes de remolcadores estén "ejerciendo "funciones de piloto de práctico y equipos de dragado". Dijo que la ACP pretende encasillarlos en la figura de la clasificación de puestos, por el hecho de que estas funciones constaban en las descripciones de puestos de los capitanes y que, por ello, ya estaban siendo compensadas o remuneradas en el salario. Agregó que, las compensaciones de los trabajadores se dan por múltiples mecanismos y no solo a través de clasificación de puesto, y que en la denuncia presentada en junio de 2014 por la UCOC, no figura la clasificación como una solución al problema, sino que dijo "Siempre nos hemos referido a bonificación equivalente para compensar estas funciones de capitanes de remolcadores en funciones de piloto en dragado, las cuales nunca han reflejado una diferenciación entre los capitanes de remolcadores de tránsito y los capitanes de remolcadores de dragado, tanto la clasificación como el grado y el salario; son para ambos exactamente los mismos.". Agregó que, con la firma de la nueva convención colectiva, entre la UCOC y la ACP, finalmente se reconocieron estas funciones de piloto de dragado y se incluyó una nueva compensación de Pilotaje para Operaciones de Dragado (OPD), lo que señaló, demuestra sin lugar a dudas, que estas funciones jamás fueron reconocidas por la ACP ni por la vía de la clasificación ni por la vía convencional, evidenciando, a su juicio, que la omisión por parte de la administración existió hasta la firma de esta primera convención colectiva de esta

UN. Desestimó lo que según dijo, es el argumento de la ACP a que, las funciones y las descripciones de puestos se corresponden con su respectiva remuneración e indicó que, ello contrasta con la actual bonificación para dichas funciones y por ello, dijo que, la pregunta es si ¿estaban o no contempladas dichas funciones en las remuneraciones? Y que ello le correspondería decidirlo a la JRL. También contestó, a lo que dijo, es el argumento de la ACP en cuanto a que se usa mal el principio de igual salario por igual trabajo, ya que no tienen las mismas funciones ni responsabilidades que los prácticos a bordo de equipos flotantes de la ACP cuyo trabajo es mucho más complejo, y sobre esto, explicó que, podría ser cierto en la medida en que se comparara un buque con un remolcador, pero que no es el caso, ya que tanto los prácticos como los capitanes de remolcador en funciones de prácticos, se guían por los mismos reglamentos, los mismos procedimientos e interactúan de manera oficial dentro del plano laboral, y que ello hace imperceptible la diferencia entre uno y el otro. Agregó el capitán Rubén Berbey, en representación de la UCOC, que:

“Saben cómo se logra esto? Precisamente con una capacitación especial para ejercer estas funciones de practicaje. Finalmente, es falso que solo a través de la clasificación de los puestos se logra la compensación salarial para equiparar estas funciones. La nueva convención colectiva de UCOC así lo demuestra. Es el afán de la ACP de seguir queriendo de tapar el sol con la mano e insistir que tratar este tema como si de clasificación únicamente se tratara. El tema que nos ocupa en el día de hoy, no es si las funciones de práctico forman parte de la clasificación, tampoco es si se compensa. El tema que no ocupa en el día de hoy, es que esa compensación no cumple con el principio de igualdad salarial y por tal motivo nos vemos obligado a continuar con este reclamo por igual salario. Tal como lo plantearon a la Gerencia de Dragado en 1992 los capitanes de remolcador que nos antecedieron cito en inglés y traduzco: *“We recommend equivalent compensation for qualify dredging división pilot. ‘Nosotros recomendamos una compensación equivalente para los pilotos de dragado calificados’*. Estos lamentablemente, nunca fueron escuchados y nunca se le hizo justicia. Esperamos que ahora sea el momento. Gracias.” (f.593)

Al presentar sus pruebas en audiencia (fs.596 y 598), se reiteró de todas las presentadas hasta el momento en el expediente, incluyendo la copia de un ejemplar de la convención colectiva actualmente vigente, que señaló, es un nuevo elemento de prueba en el caso que es posterior a la presentación de la denuncia, adicionalmente, dijo que presentaba un Manual de Operaciones de Remolcadores y una modificación a dicho manual en el que hay variantes como consecuencia de la convención colectiva. Indicó que también anexaba documentos generados con posterioridad a la interposición de la denuncia: la lista oficial de los pilotos de dragados calificados para las funciones de pilotaje-memorando 23 de diciembre de 2016, y un total de nueve formularios de desgloses de los pagos al capitán René Angulo f.359; al capitán Luis Navarro fs.360 a 362, fs.363, al capitán Rogelio Perdomo f.365 y al capitán Rubén Berbey fs.366 a 368; todos con las compensaciones adicionales que indicó, corresponde a pilotaje.

No objetó las pruebas de la ACP, presentadas en audiencia relativas a la convención colectiva entre la UCOC y la ACP vigente ni a la convención colectiva de la UN de los trabajadores no profesionales de la ACP, que les regía antes, de conformidad con lo acordado por las partes en el memorando de entendimiento de 9 de diciembre de 2006, que fueron aducidas en la audiencia por la ACP, como pruebas que reposan en los archivos de la JRL.

En la etapa de admisibilidad de las pruebas y en sus alegatos finales, el representante de la UCOC, capitán Rubén Berbey, manifestó su gran inconformidad con la Junta por no incluir, entre las pruebas documentales admitidas por esta, los formularios de pago a los capitanes de remolcador Angulo, Navarro, Perdomo y Berbey y del Memorando de 23 de diciembre de 2016, y dijo que, con ello, se le dejaba en indefensión y desventaja procesal a la UCOC frente a la ACP.

Reiteró en sus alegaciones de cierre que, históricamente los capitanes de remolcador de la ACP, de la División de Dragado, nunca han sido objeto de ningún

reconocimiento por el trabajo que hacen en funciones de práctico de equipos mayores de la ACP, que el reclamo aquí presentado por la UCOC tiene dos pilares, el técnico y el legal, y que desde un principio ha habido interferencia, restricción o coacción a los trabajadores en ejercicio del derecho que les corresponde, en este caso a igual trabajo por igual salario, figura que dijo, está tanto en la Ley Orgánica de la ACP, como en los reglamentos, dijo además que:

“Hemos demostrado a lo largo del proceso, que los trabajos que realizan los capitanes de remolcador como prácticos en la División de Dragado se comparan y se equiparan técnicamente en su exigencia de maniobra tal cual como la de un práctico del Canal al compartir el cauce de navegación, al compartir esclusas y al tener que interactuar con estos a lo largo de la operación de dragado en el Canal de Panamá. Finalmente en el año 2016, como parte del pilar legal, la Autoridad del Canal de Panamá a través del instrumento convención colectiva, hace un reconocimiento a estas funciones de practica a los capitanes de remolcadores incluyendo un artículo especial dentro de la convención colectiva que especifica que se va a remunerar al capitán de remolcador bajo la figura de una prima de pilotaje.” (f.626)

Por lo anterior, argumentó que esta remuneración adicional resulta una contradicción a lo que antes había expresado la ACP, en cuanto a que a los capitanes de remolcador se les remunera por las funciones que hacen y que, **por ese trabajo que hacen, no es necesario traer un práctico de operaciones para mover los equipos de dragado, porque se usan los capitanes que están en turno dentro de la guardia sin que se requiera mucha anticipación, porque están prácticamente a disposición de la ACP al cien por ciento para estas funciones.**

**Hizo la salvedad que la UCOC no ha pedido un reconocimiento de estas nuevas funciones a través de la clasificación de puestos, pero que este principio de igual salario por igual trabajo establecido en la Ley Orgánica de la ACP, se puede cumplir, según señala el RAP y el RRL, a través de bonificaciones y compensaciones especiales a los trabajadores y que es lo que se está señalando aquí, lo que está demostrado con la firma de la convención colectiva del año 2016, en estas funciones especiales.** Agregó que están “simplemente exigiendo que se nos equipare cuando ejercemos las funciones de prácticos, como prácticos en igual condición salarial”. (fs.626 a 627).

### **ARGUMENTOS DE LA PARTE DENUNCIADA (ACP)**

En su escrito de contestación de la denuncia de PLD, la apoderada especial de la ACP, licenciada Tiany López, hizo un resumen de lo expuesto por la UCOC en su denuncia y de lo acontecido durante el proceso. Expresó que la ACP no ha cometido PLD, que el denunciante no se ha ajustado a presentar la conducta a través de la cual considera que la ACP ha interferido, restringido o coaccionado a un trabajador ni de qué manera ha desobedecido o se ha negado a cumplir cualquier disposición de conformidad con lo establecido en la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica de la ACP y dijo que el tema objeto de la denuncia de UCOC es de asignación de trabajo. Sobre esto, explicó:

“Generalmente, UCOC no especifica en qué forma fueron contravenidas las normas y cabe señalar que estas disposiciones, salvo el Artículo 94 de la Ley Orgánica, no forman parte de la Sección Segunda ‘Relaciones Laborales’ del Capítulo V ‘Administración de Personal y Relaciones Laborales’ de la Ley Orgánica., ni refieren derechos o disposiciones de la Sección Segunda.

Con relación al Artículo 94, aunque está contenido en la Sección Segunda comentada, la Corte Suprema ha señalado en múltiples ocasiones que esta norma es de carácter programático, es decir, que no contiene derechos ni obligaciones, sino que recoge un postulado o enunciado rector o de propósito dentro del régimen laboral de la ACP, por lo que no podría decirse que ha sido vulnerada o incumplida de alguna manera por la ACP.”

Señaló que, aun cuando la denuncia no cumplía con los requisitos para ser considerada PLD, los argumentos de la ACP en contra de ella, ameritaba la cita de lo dispuesto en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, sobre la facultad de la

administración de asignar trabajo, mientras que, dijo, el derecho es desarrollado en los numerales 1, 2 y 3 del artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP (en adelante RRL). Estas normas establecen:

**“Artículo 100.** La administración de la Autoridad tendrá derecho a:

1. Determinar la misión, el presupuesto, la organización, el número de trabajadores y las medidas de seguridad interna de la Autoridad.
2. Emplear, asignar, dirigir, despedir y retener trabajadores de la Autoridad; suspender, destituir, reducir en grado o salario; o tomar otras acciones disciplinarias contra los trabajadores.
3. Asignar trabajo, tomar decisiones respecto a contrataciones de terceros y determinar el personal necesario para las actividades relacionadas con el funcionamiento del canal.
4. Seleccionar, para efectos de empleo y ascensos, entre aquellos candidatos debidamente evaluados y certificados como los más calificados, provenientes de listas u otras fuentes apropiadas establecidas en los reglamentos.
5. Tomar las medidas para cumplir con la misión de la Autoridad durante una urgencia.”

**“Artículo 11.** El derecho de la administración de asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo conlleva la facultad de determinar:

1. El trabajo y las tareas inherentes al mismo.
2. Las posiciones y puestos a los cuales debe asignarse el trabajo y los trabajadores específicos que deben realizarlo.
3. Quiénes serán las personas que en la práctica asignarán trabajo en nombre de la administración.
4. El tipo y cantidad de trabajo que en general debe ser ejecutado.
5. La forma, lugar y período de tiempo programado para ejecutar el trabajo.
6. Los requisitos, calificaciones y habilidades o destrezas exigidos para realizar el trabajo u otras características particulares e individuales relacionadas al trabajo.
7. La necesidad, tipo y programa de adiestramiento que se da a un trabajador.
8. Si por motivos médicos o de salud se le puede asignar o no a un trabajador tareas distintas a las que se le asignan ordinariamente de conformidad con el reglamento de personal.
9. La manera en que los trabajadores darán cuenta del desempeño de su trabajo.
10. La cantidad y calidad de trabajo que debe llevar a cabo cada trabajador, en base a los criterios evaluativos de personal, de acuerdo a los procedimientos correspondientes.”

Explicó que, la ACP hace la clasificación de sus puestos, tomando en consideración la complejidad de las funciones y responsabilidades del cargo y determina la remuneración de cada puesto, por tablas salariales acordes a la clasificación, para cumplir con el principio de igual salario por igual trabajo. Y por ello, explicó que la descripción de puesto del Capitán de Remolcador, grados FE-15, FE-16 y del Capitán de Bote Grúa FE-17, como lo demuestran las descripciones de puestos aportadas como prueba por la UCOC, tienen establecido en sus funciones el desempeño como piloto práctico. Señaló que, son funciones claramente establecidas en sus descripciones de puesto, consideradas al momento de ser clasificadas en el título y grado, con su correspondiente remuneración salarial, que contempló todos los factores para establecerla. Agregó que esta función de piloto práctico, ha formado parte del puesto de los Capitanes de Remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, desde que la institución era *Panama Canal Commission* (1979), y que, bajo la Administración de la ACP, se actualizaron. Profundizando sobre el tema dijo que:

“Las funciones y responsabilidades de los puestos dentro de la ACP son estudiadas y clasificadas por el personal del Departamento de Recursos Humanos, personal idóneo, que determina al final del estudio, a qué categoría, título y grado corresponde clasificar cada uno de los puestos. Los puestos de Capitán de Remolcador, Capitán Responsable de Remolcador y Capitán de Bote Grúa pertenecen a la categoría FE (que significa ‘Floating Equipment’, por sus siglas en inglés) y los puestos de Práctico pertenecen a una categoría totalmente diferente que es la CP (que significa ‘Canal Pilot’, por sus siglas en inglés); de ahí, que cada posición esté en una categoría diferente y con una escala salarial diferente, porque realizan trabajos diferentes. Por tanto, mal podría utilizarse como argumento el principio ‘igual trabajo, igual salario’, ya que los Capitanes de Remolcador con grados FE-15, FE-16 y FE-17 no tienen las mismas funciones, ni las mismas responsabilidades ni su trabajo es tan complejo como el de los Prácticos del Canal, como pretende sustentar UCOC en su recurso de Apelación.



En adición a todo lo aquí presentado, debemos indicar que el Recurrente pretende obtener un beneficio legal y económico que no le corresponde dentro del régimen laboral especial de la ACP ya que, en el peor de los casos, esta denuncia debió ser presentada a través del procedimiento negociado de tramitación de quejas y convertirse en un caso de arbitraje.

Sin embargo, al ser un hecho incuestionable que la vía del arbitraje no le convenía al Sindicato precisamente por lo que establece la normativa de la ACP, prefirieron escoger la vía de la denuncia de práctica laboral desleal ante la Junta de Relaciones Laborales, para probar suerte y obviar las normas que le eran incómodas. Señalamos que la vía del procedimiento negociado para la tramitación de quejas no convenía al Sindicato..." (fs.352 y 353).

Con su contestación de la denuncia no acompañó pruebas documentales, pero adujo el título constitucional del Canal de Panamá, la Ley Orgánica de la ACP, el RAP y el RRL de la ACP.

Con fundamento en lo que indicó, la ACP pidió a la JRL que declare que no ha cometido PLD y que desestime las pretensiones del sindicato.

En su escrito de pruebas (fs.375 a 383), indicó que no presentaría pruebas testimoniales, y adujo nuevamente como prueba, el Título Constitucional sobre el Canal y la Ley Orgánica de la ACP. En esta ocasión, también adujo como prueba la Convención Colectiva vigente para la UCOC y la ACP. En la breve exposición del caso, reiteró sus descargos y argumentos de la contestación de la denuncia.

En sus alegatos iniciales, la apoderada especial de la administración destacó, entre otros argumentos, que, en 1999 se emitió una nueva convención colectiva de los No Profesionales, que era la UN a la que pertenecían los capitanes de remolcadores en ese momento y en 2006, la UCOC se reconoció como RE y además, se creó la UN de Capitanes y Oficiales de Cubierta, que trajo la firma de un memorando de entendimiento entre la ACP y la UCOC, que recoge las normas de la convención colectiva que había sido suscrita por la UN de los No Profesionales, para que fuera aplicada en ese momento y que no fue, sino hasta el 2016, en que se firmó una nueva convención colectiva entre la ACP y la UCOC, válida del 7 de agosto de 2016 hasta el 6 de agosto de 2020. Enfatizó que los capitanes de remolcador no tienen las mismas funciones de pilotos, todo el tiempo a ellos se les hacen asignaciones de trabajo, lo que es muy diferente a lo que pretende presentar la UCOC y que el tema de clasificación viene directamente relacionado al artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, que en sus numerales 1 y 2 dice que es derecho de la administración el asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo y que eso conlleva la facultad para determinar el trabajo que sería inherente al mismo y las posiciones que deben hacer el trabajo. Que ello fue lo que se hizo con las descripciones de puestos de los capitanes de remolcador de los años 2002, 2004 y 2013, que les dan como funciones las de efectuar remolques de equipo flotante y también de desempeñarse como piloto práctico para capitanes de remolcador en equipo flotante no autopropulsado en tránsitos parciales o complejos a través del Canal. Que, con ocasión de la firma de la convención colectiva del 2016, por efectos de la aplicación en el tiempo, no se puede aplicar la retroactividad en el presente caso, por el hecho de que, en esta nueva convención, se les ha dado una bonificación a los empleados por sus asignaciones de pilotaje.

La ACP presentó el ejemplar de la prueba que había aducido en su escrito, consistente en la Convención Colectiva de la Unidad de Capitanes y Oficiales de Cubierta celebrada entre la UCOC y la ACP, efectiva del 7 de agosto de 2016 al 6 de agosto de 2020 (fs.503 a 583), y adujo la convención colectiva de la UN de los trabajadores No Profesionales anterior, aplicable en algunos aspectos a la UCOC por disposición del Memorando de Entendimiento de 9 de diciembre de 2009, que reposan en los archivos de la JRL y cuyo ejemplar se observa en copia de fojas 584 a 590 del expediente. Objetó las pruebas documentales presentadas por la UCOC relativas a los formularios de pago de los capitanes de remolcador Angulo, Navarro, Perdomo y Berbey, al igual que el Memorando de 23 de diciembre de 2016 del

listado de prácticos de la División de Dragado, todas por inconducentes, al ser documentos cuyas fechas son posteriores a la presentación de la denuncia y a la nueva convención colectiva acordada entre la UCOC y la ACP.

En sus alegatos finales, expresó que la JRL debía tomar en cuenta que las descripciones de puesto presentadas como pruebas por la UCOC, de los capitanes de remolcador de los años 2002, 2004 y 2013, demuestran que el salario abarca la función de practica en la operación de dragado de los equipos que describió el testigo, capitán Angulo, o sea, los equipos flotantes no autopropulsados y que todas y cada una contemplan dicha función que ha sido considerada para determinar su clasificación respectiva en FE-15, FE-16 y FE-17, con lo cual, las escalas salariales que se reconocen a cada posición en virtud de dicha clasificación, tomó en cuenta dichas funciones para su aplicación y pago. Que, por tanto, los horarios presentados como pruebas de dichas asignaciones muestran la forma en que se asigna ese trabajo para que hagan funciones como piloto y que ello es de conformidad con el numeral 3 del artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, funciones de piloto, que aclaró, quiere decir que, en el momento en que está haciendo sus funciones en equipos de esas dimensiones y características, a él (al capitán de remolcador) se le considera un piloto. En cuanto a las omisiones históricas de la ACP y del RE que tuvo en su momento en 1992, la oportunidad de negociar esa compensación, explicó que en esa fecha no se hizo nada entre las partes, porque habría tenido que ser una decisión conjunta y que la convención de 1999 no habla nada de ello, ni la de 2007 al 2015, que fue la adoptada por la UCOC con el memorando de entendimiento de 9 de diciembre de 2009, por lo que la ACP no tenía ninguna obligación legal de pagar ni compensar adicionalmente a los capitanes de dragado por las funciones de piloto, que reiteró, son dadas por asignaciones de trabajo.

Manifestó que, **si se va a hablar de igual salario por igual trabajo, entonces en teoría y en la práctica los capitanes de dragado tendrían que estar realizando funciones de práctico todo el tiempo y que valía hacer la acotación, que ni siquiera en ese entonces, pertenecían a la Unidad de Capitanes y Oficiales de Cubierta, que es totalmente diferente a la de los Prácticos del Canal de Panamá.** Explicó que en la convención de 2016 sí se incluyó, porque se llevó como una propuesta a la mesa de negociación y por la libertad de negociación de las partes, se llegó a un acuerdo que contempla esta compensación adicional para los capitanes de remolcador. Finalizó indicando lo siguiente:

“...Entonces, cuando se habla de la compensación del capitán en dragado, ya había esta posibilidad de que ellos hicieran este trabajo por dinero o por el salario que se le había asignado a esa posición de acuerdo con sus responsabilidades y la complejidad de sus funciones según lo establecen las reglas de clasificación del Canal. Con esto entonces solicitamos a la Junta de Relaciones Laborales que declare no probada la práctica laboral desleal PLD-37/14 sobre la base de que la ACP lo que ha hecho hasta este momento es simplemente cumplir con la normativa aplicable en este caso.” (f.629)

Además, pidió, que se nieguen todos los remedios solicitados por el sindicato.

## **ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES.**

La JRL hará una presentación de los elementos de hecho alegados en el proceso y cuáles han sido acreditados con el caudal probatorio, así como de las normas invocadas y aplicables en su solución y sus conclusiones, antes de proceder a dictar su decisión, con sustento en el análisis de todos estos elementos procesales.

Corresponde a la JRL determinar, si se ha acreditado que la ACP cometió o no las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP. Causales relativas a interferir, restringir o coaccionar a un trabajador en el ejercicio de disposiciones de la presente sección y a no obedecer o negarse a cumplir cualquier disposición de esta sección; en este caso, señaladas como producidas por interferencia de la ACP del derecho que le corresponde aplicar por disposición del artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP, y en referencia a la inobservancia y

omisión de los numerales 2 y 4 del artículo 85 de la Ley Orgánica, relativos a que la ACP garantizará la clasificación de puestos de acuerdo con la complejidad de las funciones y responsabilidad del cargo y las remuneraciones determinadas por tablas salariales, de acuerdo con la clasificación, de modo que se cumpla el principio de igual salario por igual trabajo, así como a los programas de evaluación de desempeño, premios e incentivos por desempeños sobresalientes, bonificaciones y cualquier otro incentivo que promueva la productividad, y el establecimiento de los fundamentos del sistema de administración de personal de la Autoridad, en los principios de méritos e igualdad de oportunidades, para remunerar a los empleados conforme al principio de igual salario por igual trabajo y el de proporcionar incentivos para mejorar el desempeño y productividad de la fuerza laboral y reconocimientos por el desempeño excelente, establecidos en los numerales 4 y 6 del artículo 3 del RAP.

Con su denuncia y durante el proceso la UCOC señaló que, el desconocimiento del principio de igual trabajo por igual salario se dio por una omisión histórica de la ACP en detrimento de los trabajadores FE-15, FE-16 y FE-17, que son capitanes de remolcador y que hacen funciones de practicaje o pilotaje de “equipos flotantes de la ACP de hasta 750 pies de eslora, 100 pies de maga y hasta 12,000 toneladas brutas de desplazamiento a lo largo y ancho del Canal, a través de sus esclusas, hacia y desde muelles y atracaderos de la autoridad o privados donde tienen la responsabilidad directa sobre dichos movimientos y esclusajes apropiados y seguros de tales remolques y equipos.” (f.3), luego explicó que “Además de las descripciones de puesto, estas funciones también se detallan en el Manual de Operaciones de Remolcadores de la Dragado en su Capítulo III-Procedimientos de Maniobras numeral 2-Practicaje OPD (PRUEBA 11)” (f.4).

Con su denuncia la UCOC, presentó copias de tres descripciones de puestos, todas de la División de Dragado, que no fueron objetadas como pruebas por la ACP y que fueron admitidas, por la JRL, visibles de fojas 10 a 14; la descripción de puesto fechada 24 de octubre de 2002, del **Capitán de Remolcador**, cuya clasificación data del 20 de agosto de 2003, en la **Categoría FE** Series 5782 **Grado 15**; de fojas 15 a 19, la Descripción de Puesto fechada 7 de marzo de 2004, del **Capitán Responsable de Remolcador y de Guardia** cuya clasificación data del 17 de marzo de 2004, en la **Categoría FE**, Series 5782, **Grado 16**; de fojas 20 a 22, la Descripción de Puesto fechada 11 de marzo de 2013, del **Capitán de Bote Grúa** cuya clasificación data del 26 de junio de 2013, en la **Categoría FE** Serie 5782, **Grado 17**. Las dos primeras de estas descripciones de puestos de los capitanes de remolcador establecen que como funciones principales tienen las de operar y dirigir las operaciones de un buque remolcador de hasta 500 toneladas de arqueo bruto para su navegación segura y la de su respectivo remolque en aguas del Canal de Panamá y en las áreas navegables adyacentes, mientras que en el caso de la última, el titular es responsable, como capitán de bote grúa, de levantar equipo pesado tales como lanchas, boyas, locomotoras, grúas, etc., asistir para el relevo, reubicación y mantenimiento de boyas, entre otras.

Mientras que, entre diversas funciones y responsabilidades, las descripciones de puestos del Capitán de Remolcador FE-15 y el Capitán Responsable de Remolcador y de Guardia FE-16, detallan, de manera idéntica, para ambos, lo siguiente:

“Desempeña las funciones de Piloto para otros Capitanes de Remolcador cuando los remolques manejados son tales que impiden la plena visibilidad del canal navegable y de sus área (sic) adyacentes. También cuando se efectúen remolques de embarcaciones abultadas y ponderosas dentro y a través de las Esclusas, hacia y desde muelles y atracaderos, donde tengan responsabilidad directa sobre el movimiento y esclusaje apropiado y seguro de tales remolques. Esto se hace necesario cuando se movilizan las grúas flotantes HERCULES y TITAN, las dragas MINDI y R.M. CHRISTENSEN, la barcaza de perforación THOR y otros remolques **como se le sean asignados.**” (fs. 11 y 16. El resaltado es de la JRL)

Para ambos puestos, de capitanes de remolcador FE-15 y FE-16, las descripciones exigen licencia vigente de la ACP de Capitán y Práctico de buques a motor no

mayores de 500 toneladas de arqueo bruto o poseer una licencia de Capitán o Primer Oficial de Cubierta de naves a vapor o a motor emitidos por una autoridad fuera del Canal de Panamá y que haya servido por lo menos 260 guardias de ocho horas como oficial a cargo de una guardia de cubierta en naves de vapor o a motor de más de 75 pies de eslora comprometidas en operaciones de remolque, y también exigen que, obtenga una licenciad de Capitán y Práctico de buques limitado a 500 toneladas de arqueo bruto, emitida por el presidente de la Junta de Inspectores de la ACP en un período de 90 días después de ser empleado (fs.11, 12 y 17)

Por su parte, la Descripción de Puesto del Capitán de Bote Grúa FE-17, indica, entre otras de sus funciones y responsabilidades, la siguiente:

“Desempeña las funciones de Piloto Práctico para Capitanes de Remolcador cuando los remolques manejados son tales que impiden la plena visibilidad del canal navegable y de sus áreas adyacentes. También cuando se efectúen remolques de embarcaciones abultadas y ponderosas dentro y a través de las Esclusas, hacia y desde muelles y atracaderos, donde tengan responsabilidad directa sobre el movimiento y esclusaje apropiado y seguro de tales remolques. Esto se hace necesario cuando se movilizan la grúa Titán, las dragas de succión y las dragas mecánicas, y los remolques de las barcazas de perforación, lo que incluye atraque y desatraque de los mismos. ...  
Licencia de Capitán y Práctico de Buques a Motor no mayores de 1600 toneladas emitida por la Junta de Inspectores de la ACP.” (f.21)

Las licencias exigidas en las descripciones de puestos, hacen referencia a la operación de las naves a motor.

La ACP no ha negado que asigne a los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 a hacer funciones de práctico o piloto de equipos flotantes no autopropulsados en las dimensiones señaladas en la denuncia de PLD, para otros capitanes de remolcador. En cambio, ha señalado que lo hace, porque ello es su potestad y derecho irrenunciable a asignar trabajo y a asignar a los trabajadores que deben desempeñarlo, y que, en este caso, tienen dichas funciones definidas en sus descripciones de puestos, que fueron debidamente clasificadas para determinar, según la categoría y grado resultante de dichas clasificaciones, qué escala salarial les son aplicables, y así, respetar el principio de igual trabajo a igual salario.

Todas las pruebas dirigidas a acreditar la asignación de los capitanes de remolcador en las categoría y grados FE-15, FE-16 y FE-17, a las funciones de practicaje descritas, apuntan a lo mismo que la ACP aceptó al contestar la denuncia y en sus alegatos, en cuanto a que las descripciones de puestos de los capitanes de remolcador, FE-15, FE-16 y FE-17, establecen dichas funciones y que lo han hecho desde que la institución era *Panama Canal Commission* (1979), y que dichas descripciones de puesto fueron luego actualizadas y son las que están vigentes, y que fueron adjuntadas por la UCOC como pruebas con la denuncia. Por tanto, es criterio de la JRL, todas las pruebas que acreditan estas asignaciones y la capacidad técnica para cumplirlas, agotaron su propósito ante la aceptación de la ACP, del hecho de que los capitanes de remolcador descritos, FE-15, FE-16 y FE-17, tienen bajo sus funciones estas asignaciones de practicaje en la Operación de Dragado (OPD). Como ejemplo, los horarios de trabajo, los correos electrónicos, las copias de las fotos, el Manual del Sistema de Gestión de Calidad de la ACP, y cuyo tema es el Manual de Operaciones de Remolcadores que establece el practicaje por OPD. Así como los certificados de inspección de seguridad marítimas de las naves que pertenecen a la División de Dragados, Thor (requiere práctico cuando esté en tránsito- f.23), Rialto M. Christensen (requiere práctico cuando esté en tránsito- f.24), Titan III (requiere práctico licenciado para tránsitos – f.25), Mindi (requiere práctico cuando esté en tránsito), Alberto Alemán Zubieta (requiere tripulación mínima de capitán y práctico de buque a motor de OPD con licencia 1600 T, cuando está en navegación – f.27), Quibián I (requiere práctico cuando esté en tránsito – f.28) y la Barú (requiere práctico cuando esté en tránsito – f.29).

Con ocasión de un proceso presentado por el Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe, para exigir a la ACP el cumplimiento del principio de igual trabajo a igual salario, que fue llevado a arbitraje para la solución del conflicto, **la Honorable Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia dictó el fallo del 18 de diciembre de 2007**, para resolver la apelación presentada por la ACP en contra del referido laudo arbitral de 15 de abril de 2005, proferido por el árbitro Eric. A Britton, como consecuencia de la negativa de la administración a pagar tiempo de viaje a marineros, líder marinerero y aceitero de remolcadores de la División de Tránsito. En dicho fallo, la Sala Tercera declaró nulo el laudo arbitral, por considerar que vulneró los numerales 3 y 4 del artículo 3 y numeral 2 del artículo 85, ambos de la Ley Orgánica de la ACP, así como el artículo 107 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP y el *Interim Guidance* del Manual de Personal de la ACP. Al resolver, esta Superioridad indicó, **acerca del principio de igual salario por igual trabajo**, que:

“A raíz de la interrogante planteada, pasamos a recordar que la remuneración de los empleados de la ACP **conforme al principio de igual salario por igual trabajo está contemplado en el numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP y numeral 2 del artículo 85 de la Ley 19 de 1997, y que sin lugar a dudas, el mismo lleva implícito el derecho que le asiste a todo empleado de que su empleador le otorgue un trato equitativo cuando desempeña funciones iguales en condiciones iguales.**

...

Sobre el particular, resulta oportuno adicionar que **el salario ´comprende la totalidad de los beneficios que el trabajador obtiene por sus servicios u obras...´** (Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta. Decimosexta Edición, 2003. Pág.358). En consecuencia, reiteramos que el beneficio económico que se le está otorgando a los trabajadores en las posiciones de Líderes Marineros ML-07, Marineros MG-07 y Aceiteros MG-08 de la Sección de Remolcadores de la División de Dragado, Señalización y Grúas al carecer de una función o trabajo que la sustente no puede ser catalogado como salario a efectos de considerar violado el principio de remuneración: igual salario por igual trabajo.”

En la audiencia del presente caso PLD-37/14, celebrada el 25 de septiembre de 2017, la Junta procedió a deliberar acerca de la admisión de las pruebas presentadas por la UCOC, entre las cuales había pruebas testimoniales y documentales y entre estas últimas, algunos documentos referentes a formularios de pagos de los capitanes Angulo, Navarro, Perdomo y Berbey, y el memorando de 23 de diciembre de 2016 (Prueba de UCOC-12) objetados por la ACP, por considerarlos pruebas inconducentes (fs.601 a 602), Al decidir la admisibilidad de las pruebas, y señalar cuáles habían sido admitidas a la UCOC (f.603), la Junta, conformada en el acto de audiencia por cuatro de sus miembros, procedió de acuerdo a las siguientes normas de sus reglamentos, aplicables al caso:

**“Reglamento Interno de la JRL de la Autoridad del Canal de Panamá-Acuerdo N°1 de 27 de agosto de 1999, modificado por el Acuerdo N°19 de 12 de noviembre de 2003, por el Acuerdo N°30 de 21 de febrero de 2006, por el Acuerdo N°36 de 2 de mayo de 2007, por el Acuerdo N°42 de 4 de febrero de 2008, por el Acuerdo N°52 de 4 de febrero de 2013 y por Acuerdo N°57 de 7 de marzo de 2016.**

**Artículo 34.** Será válida la constitución de la Junta, a los efectos de la celebración de sus sesiones y deliberaciones, cuando estén presentes por lo menos tres (3) de sus miembros.

Las decisiones de la Junta se adoptarán por el voto favorable de la mayoría absoluta de sus miembros, salvo cuando la ley exija una mayoría distinta y en ejercicio de las funciones jurisdiccionales, que será por mayoría en el pleno.”

**“Reglamento de Denuncias por Prácticas Laborales Desleales-Acuerdo N°2 de 29 de febrero de 2000.**

**Artículo 32.** La Junta celebrará la audiencia dentro del plazo establecido, de acuerdo con las siguientes reglas:

...

3. La Junta decidirá sobre la admisibilidad de las pruebas y los testimonios.”

Luego de analizar el caudal probatorio presentado y aducido por la UCOC y de considerar las objeciones formuladas por la ACP a las pruebas documentales de la UCOC, de formularios de pagos de los capitanes Angulo, Navarro, Perdomo y Berbey y al memorando de 23 de diciembre de 2016 (prueba UCOC-12); con fundamento en las normas aplicables antes citadas, la Junta decidió a favor de la admisibilidad, solamente de las pruebas documentales de la UCOC presentadas con su escrito de denuncia, que constan de fojas 10 a 151, y de los documentos descritos en el índice de su escrito de intercambio de pruebas, consistentes en copias de cinco fotos (pruebas UCOC #7, 8, 9, 10 y 11), ejemplar de la Convención Colectiva celebrada entre la UCOC y la ACP, efectiva del 7 de agosto de 2016 al 6 de agosto de 2020 (prueba UCOC 13), así como del testimonio del Capitán René Angulo, capitán de barco grúa Oceanus y práctico de la División de Dragado en el Canal de Panamá. Y todas las pruebas de la ACP quedaron integradas al proceso.

En el presente caso, tanto en el contenido de la denuncia, como en el apartado de lo que solicita con su denuncia, la UCOC pide que se les pague a los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, una compensación equivalente a la que tienen los prácticos de la UN de los Prácticos del Canal de Panamá, CP-04-07, por asignación del mismo trabajo como prácticos de los equipos flotantes de la ACP, sin autopropulsión, de hasta 750 pies de eslora, 100 pies de manga y hasta 12,000 toneladas brutas de desplazamiento a lo largo y ancho del Canal, a través de sus esclusas, hacia y desde muelles y atracaderos de la autoridad o privados, donde tienen la responsabilidad directa sobre dichos movimientos y esclusajes apropiados y seguros de tales remolques y equipos. En el apartado de las "Solicitudes" de la denuncia, específicamente pide que esta JRL declare "3. El pago de una bonificación por cada asignación de piloto que se le dé a un capitán de remolcador, equivalente al pago de una asignación de un piloto CP-04-07 de acuerdo a la tabla 18-1 de la Convención de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá. (PRUEBA 19)."

Las únicas dos pruebas documentales que hacen referencia a los prácticos profesionales del Canal de Panamá, asignados a tránsitos de embarcaciones por el Canal de Panamá, son las que aportó la UCOC, con su escrito de denuncia y que consisten en "Section 29. Manning Requirements" (f.150), en la que se establece la "Table 17-2" con lo negociado sobre los requisitos de tripulación de acuerdo con el longitud, manga y tonelaje de la nave, así como el número de los pilotos de control y el mínimo de grado y escalón de los pilotos. Específicamente señala que las naves de hasta 900 pies de longitud, manga y tonelaje ilimitados, corresponde a dos pilotos de al menos Categoría CP Grado 04 Escalón 07. En la foja 151, se lee "Article 18 Compensation", referente a la "Section 1. Rates of Basic Pay", o sea, Tarifas de Pago Básico, dependiendo del título, grado y escalón y años de pago básico anual en dólares americanos, correspondiéndole a un "Qualified Pilot CP-04-07" un pago básico anual, durante el año 2009 de \$108,55.20, en el 2010 de \$110,726.30, en el 2011 de \$112,387.20, en el 2012 de \$114,634.94, en el 2013 de \$116,354.47 y en 2014 de \$118,099.78. En el literal (b) señala que la rata por hora del pago básico es determinada por el grado y escalón del miembro con independencia de su plan de trabajo y es calculada en base a dos mil ochenta horas administrativas del año calendario. Luego, en el literal (c) de dicho documento las partes, acuerdan revisar las limitaciones impuestas al pago básico anual del miembro en caso de pérdida de ingreso neto. Esta tabla de pagos se refiere al salario básico (*basic pay*), que corresponde a funciones que como pilotos o prácticos (*pilots*) hacían en dichos años al navegar las naves con las características allí descritas.

No consta en el expediente del proceso, la descripción de puesto del Práctico/piloto del Canal de Panamá Categoría CP Grado 04, para efectos de establecer cuáles son las funciones y responsabilidades descritas en dicho puesto, que corresponden a los pagos básicos anuales (salario básico), listados en la tabla del cuadro visible en el documento de foja 151, que a su vez corresponde al salario básico anual de esos años. Tampoco hay constancia de sus descripciones de puestos en otros años.

El documento (f.99) de 28 de febrero de 1992, al que se alude en el escrito de la denuncia como prueba 12 de UCOC, es una copia simple de un documento cuyo

membrete está titulado memorandum del Gobierno de los Estados Unidos, que alude a la agencia federal predecesora de la ACP, o sea el *Panama Canal Commission*, redactado en idioma inglés, sin traducción al idioma español, dirigido al jefe de la División de Dragado, cuya rúbrica es ilegible y que está incompleto, porque consta de una página, que continuaba en otra, que no fue adjunta. Pero una traducción libre de esa parte de su contenido, permite inferir una especie de reclamo de los capitanes de remolcador de la división de remolcadores, por falta de políticas y regulaciones escritas referentes a las calificaciones para trabajo de piloto desempeñado por los capitanes de la División de Dragado, y el sometimiento de una propuesta de definición de los métodos y el mínimo de los requerimientos para que un piloto califique para transferir equipo flotante asignado a dragado; luego de lo cual, se leen tres numerales completos y el cuarto numeral incompleto por falta de la siguiente página del documento de foja 99. Este documento hace referencia a lo indicado en la foja 5 del expediente, hecho quinto de la denuncia, pero del mismo, no se logra acreditar que fue dirigido al señor Adriano Díaz, ni que lo fue por los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 de la división de dragado de ese entonces.

Ese documento, que fue admitido por la JRL, fue presentado ante el testigo, capitán René Angulo, quien dijo que lo reconocía (f.609), que data de 1992 y que él no estaba en el Canal en ese momento que se redactó, pero que en esa nota los capitanes prácticos de la División de Dragado en ese entonces, reflejaban sus aspiraciones a ser reconocidos como prácticos del Canal y ser, en alguna medida, equiparados por el nivel de funciones y el de complejidad de las funciones que ellos estaban desempeñando en la División de Dragado. También dijo que no aparecían los nombres de los capitanes en el documento, y que hay algunos que están en actividad todavía a la fecha, pero que otros se jubilaron (f.609).

Observa la JRL que, este documento es una copia de un documento incompleto, del cual no consta su autoría y que no ha sido reconocido por quien es responsable de su elaboración, sino mediante un testigo de referencia o indirecto, que explicó que no trabajaba en el Canal para la fecha. No consta, en el mismo, el nombre de quién o quienes lo emitieron, pero en el testimonio del capitán Angulo, se señaló que algunos de ellos siguen trabajando, mientras que otros se jubilaron del Canal (f.621). Ninguna de las personas que siguen en el Canal o se han jubilado, fueron citados para comparecer al proceso para el reconocimiento del documento y explicar su contexto y contenido, que, como se ve a fojas 99 y 100 del expediente, está incompleto. Por estas razones, la prueba no logró validez y eficacia probatoria.

Del testimonio rendido por el capitán René Angulo, capitán de bote grúa Oceanus y práctico de la División de Dragado, con veinte años de trabajo en la ACP, se pueden extraer las partes más relevantes que se transcriben a continuación:

**“RENÉ ANGULO:** Efectivamente un capitán y práctico de la División de Dragado entra en funciones en el momento que es asignado a un tránsito de algunas de las embarcaciones mayores de la Autoridad del Canal. La autoridad del Canal tiene en la División de Drago en particular, una serie de equipos que son grandes, ponderosos y con muy poca visibilidad. Tan grande como un Panamax. Estos equipos por tener este tipo de configuración tan irregular, un capitán de remolcador solo no pudiese realizar las funciones de pilotaje y ser capitanes de remolcador a la vez. El práctico de la División de Dragado cuando está en operaciones, es el responsable de la navegación de la seguridad del cumplimiento de las reglas marítimas; es el responsable absoluto de todo lo que tiene que ver con el tránsito, coordinaciones previas y durante el tránsito, ya sea en esclusaje durante el tránsito *per se*, muellaje, anclaje, entradas a diques, y demás. Estas asignaciones son totalmente separadas de las asignaciones de un capitán regular de remolcador. Para ilustrar, los equipos de la División de Dragado no son autopropulsados. Ellos no tienen movimientos solos. No son (sic) comunes buques normales que transitan en el Canal de Panamá que tienen su propia propulsión. En condiciones normales, un práctico de tránsito abordaría el buque y él formaría parte en el puente de la tripulación que va a comandar el buque, y por supuesto que él tiene todas estas características que les acabo de citar: las responsabilidades y él está a cargo de la operación. Él es el experto exhaustivo de todo lo que tiene que ver con el tránsito de ese buque. Para la División de Dragado, estas características se hacen más complejas, porque el capitán de remolcador que está en el remolcador que propulsa a la draga, o a la barcaza, o a la grúa, él está en un remolcador en donde él

una vez se hace firme por medios mecánicos, él no tiene la capacidad de ver nada. El práctico de la División de Dragado, aborda el buque, ya sea la draga o la barcaza, o la grúa, y desde la grúa o la draga él comanda la operación en funciones de practicaje. Tiene un nivel mayor de complejidad porque para poder transitar un buque, las normas de navegación marítimas dicen claramente que en el puente debe haber indicadores de timón, indicadores de revoluciones de máquinas, radares y una serie de ayudas para la navegación disponibles al práctico para que él pueda desarrollar sus funciones. En la División de Dragado, no ocurre esto. Esto tiene un nivel de complejidad mayor por eso es que lo llaman *dead tugs*, remolques muertos. Este capitán realiza sus funciones sin la ayuda de ninguno de estos requerimientos obligatorios para cualquier tránsito en el Canal de Panamá, lo que nos hace elevar el nivel de complejidad de la operación. El práctico de dragado tiene la ayuda del capitán de remolcador que está en el remolcador, que sí consta en esos equipos. Pero el práctico de dragado no está en esa posición. Es importante que esa persona físicamente no es (sic) en el remolcador que lo empuja. Él está en una draga que no tiene recurso alguno para tener ni indicadores de timón para ver en qué dirección está navegando el barco o radares en caso de niebla o lluvia. Pero al final las funciones del práctico de dragado y del práctico del Canal de Panamá son exactamente las mismas con algunas complicaciones de las cuales nosotros hemos tenido que lidiar y nos hemos hecho expertos en ese tipo de maniobra. (f.610)

...

**RENÉ ANGULO:** Todos los equipos mayores de la Autoridad del Canal tienen un certificado de inspección emitido bilateralmente por la Autoridad Marítima y por la Autoridad del Canal de Panamá. Y en ese certificado de inspección, se titula la mínima tripulación que debe estar disponible en la embarcación para realizar una travesía segura por el Canal de Panamá. Dentro del certificado de inspección de todos y cada uno de los equipos mayores, me refiero a la draga y grúas, barcasas de perforación, el certificado de inspección dice de forma obligatoria que debe tener un práctico del Canal de Panamá a bordo cuando esté en navegación. Es (sic) sus efectos, no distingue si es práctico de tránsito o si es un práctico de la División de Dragado. Yo probarle por lo menos en los veinte años que ha estado yo en el Canal viendo estas operaciones, efectivamente he sido yo parte de los nueve pilotos que somos prácticos en la Canal de la División de Dragado y nosotros somos los que realizamos esas operaciones. Ha habido oportunidades, muchas en donde estas operaciones han sido operaciones de pilotaje han sido mixtas. Me refiere (sic) mixtas que en algún momento he tenido que ser relevado o relevar a prácticos del Canal siendo yo un práctico de la División de Dragado por necesidades operativas, por algunos prácticos de la División de Dragado han migrado a otras partes del Canal y nosotros en un momento histórico quedamos cortos de capitanes prácticos de dragado. La División de Dragado solicitó que se buscara un práctico para poder asistir a nosotros y poder nosotros llevar a cabo las misiones. Las misiones de la División de Dragado son relativamente extensas y por el tema de los horarios, éramos en ese momento dos prácticos que estábamos en la División de Dragado, el capitán Eduardo Espinosa, que ya está retirado, y mi persona, tuvimos que trabajar a mano con prácticos de tránsito siendo relevado o yo relevar y a veces simultáneamente, por el nivel de complejidad de las operaciones que manejamos nosotros, recuerde que nosotros al empezar a navegar el práctico de dragado no se circunscribe a las aguas del Canal nada más. Nosotros trabajamos con mucha regularidad fuera de las aguas del Canal en donde normalmente ningún práctico va y nosotros somos expertos funcionales en reconocer las áreas navegables del Canal que están hasta afuera de las áreas de las boyas del Canal, siendo trabajo relativamente en alguna medida exponer el equipo para poder levantar barcasas, levantar equipos pesados de 200 y 300 toneladas en el banco, lo llamamos nosotros, que es la orilla y las riberas del Canal. Esto está fuera de las boyas de navegación. Todas estas maniobras en el momento en que el práctico de tránsito se ve involucrado, él se deshabilita. Y él en automático solicita que un práctico de dragado sea el que hace esas asignaciones porque nosotros somos los que estamos constantemente más involucrados en ese tipo operaciones. Pero sí efectivamente hemos estado trabajando en conjunto desde hace muchos años y a falta de un práctico de la División de Dragado, la Capitanía de Puerto nombraría por intermedio de *pilot assignment*, las asignaciones de piloto, un práctico de tránsito para que haga las funciones del capitán de práctico de la División de Dragado.” (f.611)

Al contestar si hay diferencias entre los capitanes regulares de operaciones en tránsito y los capitanes de remolcadores permanentes de la División de Dragado, contestó que sí la hay y que esta consiste en que los capitanes prácticos de la División de Dragado pilotan los equipos mayores de la División de Dragado y equipos que a veces no son de la División de Dragado sino rentados y los otros capitanes regulares del remolcador no hacen esas funciones nunca (f.613). Luego explicó lo siguiente del practicaje de la grúa Titán, considerando su manga, ancho y dimensiones:



**RENÉ ANGULO:** Para la grúa Titán he tenido la oportunidad de haber sido relevado y relevar a prácticos de tránsito en muchas oportunidades. Todos han sido prácticos CP4-F7. Esto lo pone en un nivel de prácticos seniors con mucha experiencia por el nivel de complejidad de la operación. Este mismo nivel de asignaciones ocurre en todos los equipos de la División de Dragado, al convertirse ellos en un remolque muerto complejo. Otras asignaciones regulares del práctico de dragado que es entrar a dique, llevar las dragas a dique, creo que era Braswell, no recuerdo el nombre que tiene ahora, en muchas oportunidades hemos entrado y salido y la asignación ha sido para los capitanes de la División de Dragado. Pero en la oportunidad que fue una en que no pudo ir un capitán de la División de Dragado, se siguió lo (sic) dice el Pilot Chambuque es un apéndice del Manuel de Operaciones Marítimas se mandó un CP4-F7 que es la calificación máxima que se manda para las asignaciones de todos los equipos flotantes de la División de Dragado.” (f.614)

...

**RENÉ ANGULO:** Para darle las gracias por la oportunidad de estar aquí por supuesto. Yo antes de entrar aquí al Canal navegue (sic) siete años como capitán de un tanquero y tuve la oportunidad de transitar 62 veces el Canal, para arriba y para abajo en estas esclusas. Tuve la oportunidad de ver como capitán de un tanquero fuera del Canal, ver como subían prácticos y bajaban prácticos a mi buque y veía el profesionalismo con que se manejaban esta operación que al día a la fecha sigue siendo así y va seguir siendo así, no me queda duda. Me entra mucho las ganas de entrar y ser parte de esta fuerza laboral que al día de la fecha muchos años estando aquí y me siento muy bien por estar aquí en el Canal y al día a la fecha no me queda duda que el trabajo que estoy desempeñando es exactamente el mismo de un práctico de tránsito al de un práctico de la división de dragado. He tenido la oportunidad de ver los dos escenarios de los dos lados y son exactamente las mismas responsabilidades. Gracias. (f.622)

En razón de lo testificado por el capitán Angulo, los miembros de la JRL le hicieron algunas preguntas, entre ellas, para que explicara si los prácticos de la operación de tránsito pueden realizar operaciones como práctico en la operación de dragado, a lo que contestó que “Efectivamente” y luego, si los de la operación de dragado pueden realizar tránsitos o fungir como prácticos en la operación de tránsito y contesto que:

**“RENÉ ANGULO:** “No. No es recíproco. Nosotros somos prácticos en la División de Dragado y nos encargamos del pilotaje de todos y cada uno de los equipos mayores de dragado hasta los que alquilan que son igual de grande: Draga Cornelius, Príncipe, hemos desempeñado esas funciones. **Pero nos circunscribimos hasta los equipos de dragados.** Las responsabilidades siguen siendo las mismas a la hora de la navegación, porque cuando los equipos están navegando es indistinto si el equipo es privado, o está pasando un barco o es una draga nacional como nuestra (sic) del Canal. **La navegación es exactamente igual. Las normas de navegación son exactamente las mismas y las funciones de práctico, ya sea de tránsito o dragado son exactamente las mismas. Lo único es que ellos tienen las competencias para navegar y están dentro de la fuerza de piloto o que puede transitar buques por el Canal de Panamá. Nosotros estamos en la División de Dragado que piloteamos equipos de la División de Dragado. Ese es el target nuestro. En ningún momento se ha intentado que el de dragado saltar a tránsito. ...**

**MARIA I. SPIEGEL DE MIRÓ:** Al señalar que ustedes están bajo la operación de equipos de dragado debo entender equipos de propiedad de la ACP y los alquilados por la ACP.

**RENÉ ANGULO:** Exacto. Así es.

**MARIA I. SPIEGEL DE MIRÓ:** No de naves que no son propiedad de la ACP.

**RENÉ ANGULO:** Al menos que sea por supuesto que un privado pero está asignado a la División de Dragado. **Yo no puedo ir como practico a transitar un buque por el Canal de Panamá abiertamente. No lo puedo hacer porque no es mis funciones. Mis funciones son de práctico en dragado. Las naves (sic) navegaciones son exactamente iguales, pero mi asignación es en dragado.”** (fs.622 y 623).

Luego, al ser preguntado sobre los equipos mayores de la ACP a las cuales se les asignan un capitán para hacer el practicaaje, vistos en las fotos de la Titán, Quibián y Alemán Zubieta y si existen otros, contestó:

**“RENÉ ANGULO:** Barcazas de perforación como el Barú, el Toro, no está en actividad, pero es parte del Canal todavía, la Mindi, que es una draga de succión que pronto va

ser accesada (sic) pero está dentro del Canal todavía. La draga Rialto Christensen, esos son en general los equipos mayores de la División de Dragado.

**CARLOS ROSAS:** Y ninguno de ellos tiene propulsión?

**RENÉ ANGULO:** Ninguno de ellos tiene propulsión. Todos se manejan con esta configuración de remolque.

**CARLOS ROSAS:** Gracias por la aclaración. Estas son asignaciones adicionales a funciones que usted realiza como capitán también de remolcador o usted permanente tiene estas funciones asignadas?

**RENÉ ANGULO:** Yo soy capitán de un barco grúa de Oceanus. Esa es mi asignación regular, al igual que otros compañeros que son capitanes de remolcador pero también somos prácticos de la División de Dragado. Nosotros lo llamamos dos sombreros. Yo tengo una asignación regular de práctico de capitán en el barco grúa, esa es mi asignación regular, pero también tengo asignaciones para practicaje. Ese día el Oceanus se queda en muelle y yo me cambio de sombrero y me pongo el sombrero de práctico de dragado y piloteo, maniobro cualquiera de estos equipos que acabamos de mencionar. Hay nueve capitanes, por eso que tenemos disponibilidad de 24 horas, 365 días al año, porque como somos nueve, no estamos todos los nueve de día. Siempre hay un capitán disponible para parar el remolcador, amarrar el remolcador y agarrar y ponerse el sombrero de piloto y pilotear una draga, o sea, que es una asignación adicional a la de guardia normal de un capitán de remolcador o en el caso mío en el barco grúa." (fs. 623 a 624)

Ante el hecho de que el testigo mostró su gran manejo del tema y la naturaleza de las importantes y delicadas tareas que los capitanes de remolcador, en general y los capitanes de remolcador en funciones de práctico, en particular, desempeñan en beneficio de la operación del Canal, los miembros de la JRL lo consideraron un testigo idóneo para que les ilustrara en algunos importantes detalles de dichas funciones y en este sentido, le preguntaron sobre la frecuencia aproximada, por mes y por año, del ejercicio de sus funciones como capitán de su equipo regular y de las funciones de pilotear el equipo flotante sin autopropulsión. A estas interrogantes contestó lo que se transcribe a continuación:

**MARIÁ I. SPIEGEL DE MIRÓ:** Señor Angulo, que tan frecuente es que un práctico de la División de Dragado transite uno de estos equipos mayores por la Esclusas de Canal?

**RENÉ ANGULO:** Muy frecuente.

...

**RENÉ ANGULO:** En un mes. Hay meses que el barco mío en particular, el Oceanus, a veces pasa una semana del mes parado yo y mi tripulación, porque como somos de la unidad de grúa allí. Yo saco hasta mi tripulación y me la llevo para la Titán y pasa una semana parado el barco. **Eso viene por temporada. Esto va más bien casado con la necesidad del mantenimiento de las esclusas y las temporadas altas y bajas del Canal.** Cuando estamos alta (sic) de trabajo y barco que no queremos sacar una compuerta porque necesitamos que pasen los barcos. **Entonces cuando empiezan las temporadas bajas es que empieza la División de Dragado a moverse y llega el momento que una vez tiene que salirse de las rotaciones del capitán de remolcador para poder trabajar únicamente y exclusivamente pilotaje. Ocurre con mucha regularidad.**

...

**RENÉ ANGULO:** Durante el año, por supuesto que yo voy a estar y si comprobamos que los 365 días del año yo voy a estar más tiempo en mi embarcación, porque los equipos no se mueven todos los días, hay embarcaciones en las cuales nosotros trabajamos y los capitanes de remolcadores trabajan. Están todos los días moviéndose. Las dragas, las barcasas de perforación y la grúa Titán no se mueven todos los días. Se mueven con mucha irregularidad. Para eso es que estamos nueve señores prácticos. Es probable que la grúa Titán se mueva dos veces en este mes, pero de repente esas dos veces no me asignaron a mí como piloto, porque había otro piloto asignado a la maniobra. Para eso es que había en realidad (sic) deberían ser once al día a la fecha hay nueve. **Pero el porcentaje mayor de tiempo uno se lo dedica por supuesto a la operación cotidiana que es los remolcadores y en el caso mío en el barco grúa.**

...

**RENÉ ANGULO:** Para que tenga una idea. **Póngale que por lo menos vamos a hacerlo en los doce meses y por cada mes yo tenía que pilotear por lo menos de tres a cuatro equipos por mes transitarlo aproximadamente, algunas veces más,**

**algunas veces menos, pero póngale que por mes de tres a cuatro tránsitos.** Algunos tránsitos son muy extensos como ir a la Industrial en Colón. Algunos que son muchos más cortos. Pero esto hay que multiplicarlo por los nueve porque somos nueve señores que estamos en funciones. El resto del tiempo por supuesto que uno está en sus asignaciones regulares. **Cambia de sombrero y vuelva (sic) a su asignación regular.**" (fs.624 a 625)

Esta JRL concluye que, no se demostró que la ACP cometió las conductas de PLD descritas en los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, ya que, no se ve la vulneración o desconocimiento de algún derecho de los trabajadores capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 de la UN de los Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante RE), que de lugar a cualquiera de esas conductas desleales, por interferencia del derecho que, por disposición del artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP, corresponde aplicar a los trabajadores, de acuerdo al artículo 85, numerales 2 y 4 de dicha ley según los numerales 4 y 6 del artículo 3 del RAP.

La causal del numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica, relativa a interferencia, restricción, coacción o de cualquier derecho del trabajador de acuerdo a lo establecido en esa sección, requiere una acción u omisión en el actuar que coarte el ejercicio de un derecho por parte del trabajador. En este caso no se observa tal conducta, sino que dice la denunciante que, hay una omisión histórica de la ACP hacia los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, que hacen practicajes, pero tampoco se ha demostrado que estos hayan intentado ejercitar algún derecho relacionado con este asunto y que la ACP les haya coartado ese ejercicio. No aprecia la JRL, cómo, con qué conducta, a criterio de la UCOC, la ACP restringió a los capitanes de remolcador de Operación de Dragado (OPD), en su derecho a ser remunerados según la complejidad y responsabilidad de su cargo como con los prácticos CP-04, porque no explicó de qué manera la ACP lo hizo, o sea, de qué manera logró interferir o restringir el ejercicio de ese derecho, restringirlo o coaccionar a los trabajadores para que no lo obtuvieran. Es más, el argumento es que es una omisión histórica de la ACP, con lo cual, parece darse a entender, que debía hacerse oficiosamente por parte de esta, sin que fuera necesario que los trabajadores intentaran ejercitar un supuesto derecho con el que manifestaban estar amparados en el período de tiempo al que se circunscribe la denuncia.

No consta acreditada en el expediente, alguna gestión de parte de los trabajadores o de la UN que los representaba o que los representa ahora, de que antes de presentar la denuncia de PLD 37/14, el 2 de julio de 2014, hubiesen solicitado resolver este asunto con la administración, ni siquiera consta anuncio de intención de presentar la PLD.

A pesar que el testigo, capitán Angulo dijo que ya para cuando él trabajaba en la ACP, había una manifiesta incomodidad por parte de los capitanes de remolcador, que muchos ya no están, y que señaló, solicitaron que se revisara esto, pero que, la administración en tiempos del gerente, ingeniero Manuel Alvarado, hizo caso omiso y aun así las funciones se siguieron desarrollando (f.621); no hay constancias en el expediente que corroboren el trámite o intento de presentación de este reclamo de equiparación salarial y que el mismo fuera desconocido por la ACP, a través de algún tipo de conducta desleal. Cabe agregar que, el Gerente de la Sección de Dragado, Grúas y Remolcadores de la División de Dragado de la ACP al 5 de marzo de 2015, con veintisiete (27) años de servicio, ingeniero César Saavedra, cuyo nombre aparece como operador en los certificados de inspección de seguridad marítima de las naves Rialto M. Christensen, Mindi y Quibián I, compareció a la JRL para rendir declaración en la investigación del PLD-37/14 y contestó las siguientes preguntas de la Investigadora de la JRL:

**"Investigadora:** Si tiene conocimiento indique el declarante cuál ha sido la postura por parte de la administración respecto al tema presentado ante la Junta de Relaciones Laborales el día 2 de julio de 2014, como denuncia por práctica laboral desleal.

**César Saavedra:** Antes de esta denuncia no se nos había traído el tema para ser evaluado. Los capitanes de remolcador mueven el equipo flotante de acuerdo a los

reglamentos internos (reglamento de remolcadores). Los capitanes de remolcador mueven nuestros equipos, las dragas, cuando el movimiento excede de 300 metros. Por debajo de esta distancia los equipos se mueven con el personal que los opera regularmente, los capitanes y operadores de draga. La frecuencia de estos movimientos es variable. Pueden (sic) haber varios por semana o ninguno dependiendo de la necesidad que imponga la operación. En el caso de las grúas nosotros tenemos una grúa que utiliza el pilotaje interno (la grúa titán), esta puede estarse moviendo en promedio de una o dos veces al mes como máximo. Estos movimientos a veces se manejan en sobre tiempo o dentro del horario regular dependiendo de la disponibilidad del recurso. **Todos los capitanes de draga y remolcador forman parte de la categoría de equipo flotante FE que son los que se agrupan bajo el sindicato UCOC. Las funciones de pilotaje de equipo de dragado de los capitanes de remolcador se encuentra (sic) en su descripción de puesto e históricamente lo han hecho por muchísimos años. Los capitanes de remolcador cuentan con una licencia que los identifica como capitanes de remolcador y práctico de equipo flotante de dragado.**

**Reitero que hasta este momento no he tenido ningún acercamiento o cuestionamiento sobre el tema y de quienes se sienten afectados y han interpuesto la denuncia.**

...

**Investigadora:** ¿Indique el declarante si desde la fecha en que se encuentra ejerciendo la función de gerente de sección de dragado grúa y remolcadores ha recibido alguna disconformidad por parte de los capitanes de remolcador respecto al tema objeto de PLD?

**César Saavedra:** **En lo que recuerdo no he recibido disconformidad alguna respecto al tema de pilotaje de equipo de dragado por parte de los capitanes de remolcador.**

**Investigadora:** ¿Indique el denunciante si durante el tiempo que lleva laborando dentro de la División de Dragado se han asignado pilotos al movimiento de equipo flotante de dragado?

**César Saavedra:** **Hasta donde tengo cocientito (sic) durante un tiempo, únicamente en la grúa titán. Ese fue un periodo de tiempo que nosotros estábamos bastante corto (sic) de capitanes de remolcador. Teníamos una carga pesada de trabajo y optamos por solicitar esa ayuda a los pilotos. Pudo haber sido en un año y se dieron alrededor de cinco a diez eventos de pilotaje.”** (fs.172 y 174)

Ante esta contradicción entre lo señalado por el capitán Angulo sobre reclamos anteriores y lo declarado por el ingeniero Saavedra y ante la ausencia de otras constancias procesales relativas a la omisión histórica en el reconocimiento de esta aspiración de pago, no le es posible a esta JRL determinar que la misma es consecuencia o no de una conducta o práctica laboral desleal de la ACP para prevenir el ejercicio de algún derecho a favor de los trabajadores capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, causal descrita en el numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, o que, la ausencia del reconocimiento de un pago adicional al de los salarios pagados a estos, conforme a las escalas salariales que les son aplicables en virtud de la clasificación de sus funciones hasta que en 2016, se estableció una “**COMPENSACIÓN POR PILOTAJE PARA OPD**” (ver página 113 de la convención colectiva vigente entre la UCOC y la ACP prueba admitida a ambas partes fs.387 a 467 y 503 a 583 y sus reversos), configure la causal del numeral 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, relativa a no obedecer o negarse a cumplir cualquier disposición de esta sección.

El hecho de que se haya acreditado que, en la convención colectiva vigente a partir de 2016 y hasta el 2020, suscrita entre las partes de este proceso, se acordó una compensación por pilotaje para OPD, no es prueba que la ACP, antes de alcanzar dicho acuerdo para reconocer un derecho ahora derivado o surgido de la convención colectiva, haya cometido conductas desleales en cuanto a ese asunto con la intención de evitar que recibieran dicha remuneración en los años anteriores a la firma de esta nueva convención. Por ello, esa prueba no es relevante para acreditar la comisión de la conducta de PLD endilgada por la UCOC a la ACP.

El argumento planteado por la UCOC de que el establecimiento de esta compensación en la nueva convención es la prueba de que antes de ello, se le desconoció este derecho, no es compartido por la JRL, ya que una perspectiva diferente y cónsona con lo que el acuerdo pone de manifiesto, es que antes del reconocimiento de esta compensación adicional por el pilotaje para OPD, la misma carecía de sustento normativo para su reconocimiento o reclamo, y que es por medio de la convención colectiva y a partir de su vigencia, que surge el derecho convencional a exigir su pago. Antes de dicho acuerdo convencional, las funciones de practica para OPD, estaban reconocidas dentro de la remuneración del puesto, según la categoría y grado de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17.

Ahora bien, aun cuando la JRL no ve sustentada o probada ninguna violación o desconocimiento de algún derecho que configure alguna de las conductas descritas en los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, también es pertinente señalar que, en cuanto a garantizar el principio de igual salario por igual trabajo, la ACP hizo lo prescrito en el numeral 2 del artículo 85 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con el numeral 4 del artículo 3 del RAP, que ha sido considerado, este principio de mérito e igualdad de oportunidades, como fundamento del sistema de administración de personal de la ACP, ya que, al actualizar las descripciones de puestos de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, según consta de las pruebas aportadas con la UCOC, estaba garantizando el principio, mediante la clasificación de los puestos por categoría, título y grado de acuerdo a la dificultad, responsabilidad y calificaciones requeridas, incluyendo la información sobre la jornada de trabajo y si el puesto es permanente o temporal y procurando la revisión de dichas descripciones para asegurar que estén debidamente clasificadas y actualizadas (numerales 1 y 2 del artículo 12 del RRL).

La JRL debe reconocer e indicar que, es con fundamento en normas de la misma Ley y de los reglamentos de la ACP, que se ha descrito, clasificado y remunerado las funciones y responsabilidades de los puestos de Capitán de Remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, tomando en consideración, que la interpretación de dichas normas legales, reglamentarias y convencionales, debe hacerse de acuerdo a la necesidad de que la Autoridad, como administradora del servicio, **sea eficaz y eficiente**. En este caso, es la propia parte denunciante la que ha explicado la conveniencia de contar con los capitanes de remolcador que tienen entre sus funciones y responsabilidades del puesto, desempeñarse como pilotos prácticos de los equipos flotantes de la División de Dragado. Y no ha acreditado que las descripciones de puestos tengan una clasificación que no sea cónsona con las tablas salariales que corresponden a las categorías y grados de los puestos descritos, que, además, es un derecho privativo de la ACP.

Acerca de las causales de PLD, por desconocimiento o violación de normas aplicables al régimen laboral especial del Canal de Panamá, a las que se refiere el artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP, tampoco observa la JRL que se haya acreditado lo anterior, dado que no está probado en el proceso. Sobre el numeral 4 del artículo 85, relativo a que la ACP garantizará los programas de evaluación de desempeño, premiso e incentivos por desempeños sobresalientes, bonificaciones y cualquier otro incentivo que promueva la productividad, que es otro de los principios de mérito e igualdad de oportunidades, que fundamenta el sistema de administración de personal de la ACP, no se ha acreditado que la ACP no garantice estos programas.

La JRL reitera que, a los capitanes de remolcador se les paga un salario por esta función específica de practica de equipos flotantes antes descritos que, junto con sus otras funciones, responsabilidades, requerimientos y condiciones para el trabajo, está incluida en sus descripciones de puestos, y ha sido considerada en sus clasificaciones por categoría y grado. Que la remuneración por el desempeño de este trabajo, sea equivalente o no a lo que reciben los prácticos profesionales de la ACP, es un hecho que no ha podido ser constatado por la JRL, ya que no hay prueba relativa a la descripción de puesto de los CP-04-07 ni de cualquier otro grado de la Categoría CP, que muestre cuáles son las funciones y responsabilidades de este

puesto de trabajadores de la UN de Prácticos del Canal de Panamá, y que logre el convencimiento de que están haciendo el mismo trabajo y que por tanto, deben ser equiparados en sus salarios o en cualquier compensación que reciban en razón de su trabajo.

En síntesis, no se ha acreditado de qué manera se remunera a los prácticos profesionales del Canal de Panamá en control de las embarcaciones que transitan por el Canal, cuando hacen funciones de prácticos en los equipos flotantes de la División de Dragado, y ni siquiera se ha acreditado si esta es o no alguna de las funciones y responsabilidades incluidas en sus descripciones de puesto o si es una función adicional no incluida en la misma. Por tanto, no es posible a la JRL determinar si está remunerada por el salario resultante de la aplicación de la escala salarial acorde a su categoría y grado CP-04 (señalado por la UCOC como el referente de equiparación), o si se les remunera con otro tipo de compensación. A la Junta no le consta en el proceso nada de esto, para efectos de hacer una comparación que le permita determinar si se ha desconocido el principio de equidad salarial, que implica, sin lugar a dudas una confrontación del trabajo desempeñado por un trabajador, con el que desempeña otro, que permita determinar si el salario o remuneración, es equivalente o no. La desigualdad del salario por igual trabajo, debe ser probada, no solo alegada.

El testimonio del capitán Angulo, es acorde a lo acreditado en las descripciones de puesto de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, en cuanto a que las funciones de practica de equipos flotantes no autopropulsados de características y dimensiones descritas a lo largo del proceso, no son las únicas funciones que cumplen, sino una parte de su trabajo general.

La gestión garantizadora de promoción de la capacidad, estabilidad y productividad del personal requerido para el funcionamiento eficiente del canal, debe hacerse tomando en consideración, no solo lo establecido en el artículo 81 de la Ley Orgánica de la ACP, sobre mantener como mínimo las condiciones de los trabajadores del Canal, al 31 de diciembre de 1999, sino a lo planteado en el artículo 100 de la citada ley, que señala cuáles son los derechos irrenunciables de la administración.

Con la denuncia interpuesta el 24 de julio de 2014, la UCOC señala que se ha producido una omisión histórica de la ACP, desde 1992, pero las tres descripciones de puestos presentadas como pruebas por la UCOC, tienen la fuerza para demostrar que la ACP sí hizo la revisión de la clasificación de dichos puestos, para efectos de determinar qué categoría y grado les correspondía y en consecuencia, establecer la remuneración acorde según las escalas salariales. Con ello, se aprecia que la ACP ha gestionado lo procedente para garantizar el principio establecido en el numeral 2 del artículo 85 de la Ley Orgánica de la ACP. Y que evidentemente, el resultado de dicha gestión no ha sido compartido ni es el esperado por la UCOC, pero ello, no es suficiente para acreditar que la ACP ha desconocido el citado principio de igual salario a igual trabajo.

A criterio de la JRL, la garantía del numeral 2 del artículo 85 de la Ley Orgánica de la ACP, se promueve con la clasificación del puesto, de acuerdo a la descripción del mismo y a sus revisiones para determinar que están correctamente clasificadas y debidamente actualizadas. La clasificación de los puestos es potestad de la ACP y si en el proceso de su determinación no resulta igual entre un puesto y otro, como consecuencia de que los trabajos no son iguales, no será posible que se reconozca el mismo salario. Para ello es necesario conocer en que consiste el trabajo de un puesto en comparación con el trabajo del otro puesto. En este caso, la JRL solo tiene constancia de los puestos de los capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17, más no de los puestos de práctico/piloto del Canal CP-04 escalón 7.

Y sobre el numeral 4 del artículo 85 citado, no hay constancia en el expediente que la ACP no haya establecido programas de evaluación de desempeño, premios e incentivos, por desempeños sobresalientes, bonificaciones y cualquier otro incentivo que promueva la productividad. En todo caso, no había establecido este tipo de

compensaciones adicionales, para el pilotaje para OPD, antes de la firma de la convención colectiva en vigencia del 2016 al 2020. El hecho de que existan programas que contemplan la posibilidad, en general, de reconocer compensaciones adicionales por productividad y desempeño, no implica que sea obligación otorgarlos a determinados puestos, y que la ACP esté obligada a garantizar, automáticamente, una remuneración en los conceptos señalados en el numeral 4 del artículo 85 de la Ley Orgánica de la ACP. En este caso, como bien se dijo, el derecho a recibirla surgió de una norma convencional, que es posterior a los hechos de la denuncia, y que rige a partir del año 2016 y hasta el 2020.

Y el hecho de que alguna o varias de las funciones que hacen los capitanes de remolcador y los prácticos/pilotos profesionales de tránsito de embarcaciones por el Canal, sean similares o coincidentes, no significa que hagan el mismo trabajo o que tengan las mismas responsabilidades y que por ello, merezcan el mismo pago o que los capitanes de remolcador en funciones de prácticos para Operaciones de Dragado (OPD) deban recibir una compensación adicional equivalente a la que se les remunera a los prácticos profesionales que también estén en capacidad de hacer funciones de practica en la División de Dragado. La coincidencia de algunas de las funciones y responsabilidades en distintas descripciones de puestos no equivale a igual trabajo.

No pasa desapercibido a la JRL que la UCOC fundamenta su reclamo en el principio laboral consignado en la Ley Orgánica de la ACP y sus reglamentos, así como en instrumentos internacionales suscritos por la República de Panamá, de igual salario a igual trabajo, no obstante, en el transcurso y desarrollo de su postura, también se refiere al derecho a recibir esta remuneración o compensación como un reconocimiento a la productividad que beneficia al Canal de Panamá. Para aclarar, esos fundamentos para la compensación que se solicita reconocer para los años previos a la firma de la convención colectiva 2016-2020, son diferentes, el primero es por justicia y equidad en el trato funcional y salarial y el otro, como incentivo o premio al esfuerzo productivo y eficaz.

La JRL, luego del análisis, concluye que en presente caso de PLD interpuesto por la UCOC contra la ACP, no se ha acreditado la violación de algún derecho de los trabajadores capitanes de remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 que hacen funciones de practica de equipos flotantes para Operaciones de Dragado (OPD), o del artículo 94 de la Ley Orgánica que señala las fuentes del derecho que rige las relaciones laborales en el Canal de Panamá, en relación al artículo 85 numerales 2 y 4 de dicha ley ni al artículo 3 numerales 4 y 6 del Reglamento de Administración de Personal y que por ello, no se han configurado las causales de PLD de los numerales 1 y 8 de la Ley Orgánica de la ACP.

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

#### **RESUELVE:**

**PRIMERO: DECLARAR** que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) no ha cometido las prácticas laborales desleales de las causales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, en la denuncia PLD-37/14, presentada en su contra por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC), en consecuencia,

**SEGUNDO: NEGAR** las demás declaraciones solicitadas en la denuncia, y

**TERCERO: ORDENAR** el archivo del expediente.

**Fundamento de Derecho:** Artículos 81, 85, 94, 100, 108, 111, 113 y demás concordantes de la Ley Orgánica de la ACP; artículos 3, 12 y concordantes del Reglamento de Administración de Personal de la ACP y artículos 11 y 19 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP; Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales vigente del 2007 al 2015 aplicable conforme al

memorando de entendimiento de 9 de diciembre de 2009 firmado entre la UCOC y la ACP, Convención Colectiva de la UCOC y la ACP efectiva del 7 de agosto de 2016 al 6 de agosto de 2020; Constitución Nacional de Panamá, Título XIV sobre el Canal de Panamá.

Notifíquese y cúmplase,

---

Mariela Ibáñez de Vlieg  
Miembro Ponente

---

Gabriel B. Ayú Prado C.  
Miembro

---

Carlos Rubén Rosas  
Miembro

---

Azael Samaniego P.  
Miembro

---

María Isabel Spiegel de Miró  
Miembro

---

Jenny A. Cajar Coloma  
Secretaria Judicial Interina