

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, veinticuatro (24) de enero de dos mil veinte (2020).

DECISIÓN No.11/2020

Por la cual se resuelve la Disputa sobre Negociabilidad NEG-07/17 presentada por el Panama Area Metal Trades Council contra la Autoridad del Canal de Panamá

I. ANTECEDENTES

El Panama Area Metal Trades Council (en adelante PAMTC), certificado por la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL) como uno de los componente del Representante Exclusivo (en adelante RE) de la Unidad de Trabajadores No Profesionales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante UN) y actuando en su representación, presentó el 23 de mayo de 2017 ante la JRL, solicitud de resolución de disputa de negociabilidad con la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), para negociar, conforme al artículo 11 de la Convención Colectiva de la UN (en adelante convención colectiva), lo comunicado por el Gerente Ejecutivo de Recursos de Tránsito, Rogelio Gordon, el Gerente de Remolcadores, Max Newman y el ingeniero Oscar Amaris, el día 4 de mayo de 2017, respecto de los relevos de las tripulaciones de los remolcadores en las esclusas de Agua Clara y Cocolí (fs.1 a16)

Mediante las notas JRL-SJ-1195/2017 y JRL-SJ-1196/2017, ambas de 1 de junio de 2017, se hizo de conocimiento de las partes, que la solicitud de disputa sobre negociabilidad presentada y que había sido repartida al miembro Gabriel B. Ayú Prado C., como ponente, y que fue identificada como NEG-07/17 y a la ACP se le comunicó que contaba con quince días calendario para presentar su contestación a la JRL (f.18).

La ACP remitió a la JRL, primero vía facsímil el 19 de junio y luego, el 20 de junio de 2017 el original de su contestación, cumpliendo con el término prescrito para ello (fs.21 a 26 y reversos).

Mediante Resuelto N°11/2018 de 18 de octubre de 2017, la JRL programó la audiencia de la disputa de negociabilidad para los días 12 y 13 de diciembre de 2017, a las ocho de la mañana, en las oficinas de la JRL y ambas partes fueron notificadas (f. 29 y reverso).

El 23 de octubre de 2017 la licenciada Danabel R. de Recarey presentó poder especial que le fue conferido por el representante legal de la ACP, para comparecer al proceso arriba enunciado, como apoderada especial. (f.30).

Mediante Resuelto N°38/2018 la JRL resolvió suspender la audiencia programada para los días 12 y 13 de diciembre de 2017, debido a solicitud del miembro ponente y fue programada para los días 20 y 21 de febrero de 2018 a las 8:00 a.m., tal y como consta a foja 37 del expediente.

Mediante informe secretarial fechado 18 de diciembre de 2018, se hizo de conocimiento del miembro ponente que se había culminado con la transcripción de la audiencia celebrada dentro del presente caso.

Por efecto del Decreto Ejecutivo No.1 de 13 de febrero de 2019, el licenciado Manuel A. Cupas F. reemplazó al señor Gabriel Ayú Prado como miembro de la Junta de Relaciones Laborales.

II. ARGUMENTOS DEL REPRESENTANTE EXCLUSIVO (PAMTC)

El RE, representado por el PAMTC, en su solicitud de revisión de la disputa sobre negociabilidad (fs.1 a 16), explicó que el desacuerdo radica en la negativa de la ACP de iniciar la negociación intermedia que fue solicitada por el PAMTC mediante carta fechada 5 de mayo de 2017 y cuya propuesta específica fue presentada a la ACP mediante carta fechada 9 de mayo de 2017.

Señaló que la solicitud de negociación presentada por el PAMTC guardaba relación con el procedimiento a aplicarse para implementar la decisión de la administración que le fue comunicada a los representantes del Representante Exclusivo durante una reunión celebrada el día 4 de mayo de 2017 con el Gerente Ejecutivo de Recursos de Tránsito, Rogelio Gordon, el Gerente de Remolcadores, Max Newman y el ingeniero Oscar Amaris respecto de los relevos de las tripulaciones de los remolcadores en las esclusas de Agua Clara y Cocolí.

El PAMTC indicó que el procedimiento propuesto por el sindicato se encuentra detallado en su propuesta de negociación específica presentada ante la vicepresidencia ejecutiva de operaciones, que lee así:

1. *Solo se podrá realizar relevos de remolcadores en las esclusas de Agua clara y Cocolí utilizando el dispositivo de embarque y desembarque al que hizo referencia el vicepresidente de Asesoría Jurídica en su carta identificada como DI-689-2016. Dicho dispositivo deberá encontrarse en condiciones óptimas que garanticen la seguridad de los trabajadores. No se podrán utilizar dispositivos que se encuentre deteriorados, golpeados, o corridos. Los dispositivos deberán estar secos y sin la presencia de humedad o alguna otra sustancia que incremente el riesgo de caídas o resbalones. De ninguna forma se harán relevos de manera directa, es decir del remolcador at muro y del muro at remolcador. Nota: las características de este dispositivo deberán formar parte del procedimiento, lo cual se hará tan pronto la administración provea at RE de la información solicitada mediante carta de 5 de mayo de 2017.*
2. *Antes de proceder a realizar el relevo, el dispositivo de embarque o desembarque deberá estar colocado y debidamente asegurado tanto at muro de las esclusas como a la cubierta del remolcador. El mismo deberá ubicarse donde se encuentra la entra a la cubierta principal del remolcador.*
3. *Solo se podrá realizar relevos de remolcadores en las esclusas de Agua clara y Cocolí cuando el remolcador esté hecho firme at muro de las esclusas, es decir debidamente amarrado al muro tanto en proa como en popa. No se podrá realizar el relevo mientras el remolcador se encuentre asistiendo a algún un buque que esté transitando por las esclusas o mientras esta firme a éste. No se podrá realizar el relevo mientras existan líneas o cabos que estén aseguradas del remolcador y a/ buque. Tampoco se podrá realizar el relevo cuando existan líneas o cabos que vayan del buque en tránsito at muro de las esclusas.*
4. *Solo se podrá realizar relevos de remolcadores en las esclusas de Agua clara y Cocolí bajo las siguientes condiciones climáticas y atmosféricas:*
 - a. *A partir de las 0600 horas y a más tardar las 1800 horas.*
 - b. *Bajo condiciones climáticas y atmosféricas ideales. Es decir,*

en ausencia de condiciones atmosféricas adversas o condiciones ambientales difíciles tales como lluvia, rayo, viento fuerte, neblina u oscuridad.

5. *Solo se podrá realizar relevos de remolcadores en las esclusas de Agua clara y Cocolí en remolcadores tipo Español o Armon o en aquellos con características iguales a éstos en cuanto a la altura de la cubierta principal. El objetivo es garantizar que el nivel o altura de la cubierta principal sea igual al del muro de las esclusas evitando pendientes o inclinaciones en el dispositivo de embarque o desembarque a utilizar, el cual deberá mantener totalmente horizontal. No se podrá colocar el dispositivo de embarque y desembarque sobre la borda de los remolcadores.*
6. *Todo relevo de los remolcadores que se realice en las esclusas de Agua clara y Cocolí deberá ser aprobada y supervisada tanto por el capitán que se encuentra a bordo del remolcador como por el capitán de la tripulación entrante que se dispone a abordar el remolcador, de darse el caso, de manera tal de que éstos sean los responsables de la seguridad de ambas tripulaciones.*
7. *Se establece una Compensación Adicional Especial (CAE) equivalente a ciento cincuenta balboas (B/.150.00) por periodo de pago para todos los marineros y líderes marineros de remolcador de la División de Recursos de Tránsito debido al cambio en sus condiciones de trabajo y esfuerzo físico asociado a la utilización y manipulación del dispositivo de embarque y desembarque al que hace referencia el punto uno de este procedimiento.”*

Agregó que esa propuesta guarda relación con el procedimiento que se utilice para implementar la decisión de la administración de realizar relevos de las tripulaciones de los remolcadores de la División de Recursos de Tránsito que asisten a los buques que transitan por las esclusas de Agua Clara y Cocolí.

Al citar las normas en las que sustentó su petición, el PAMTC aludió al artículo 101 de la Ley Orgánica de la ACP, según el cual es una obligación de la Administración y de cualquier RE, negociar de buena fe, que está definida y desarrollada en los reglamentos e incluye como mínimo el que las partes estén representadas por personas facultadas expresamente para lograr acuerdos que las obligue, sin perjuicio de que ninguna parte está compelida u obligada a aceptar o acordar una propuesta o a hacer concesión alguna; al artículo 102, que establece sobre qué asuntos versarán las negociaciones entre la administración de la Autoridad y cualquier RE, siempre que no entren en conflicto con la ley y los reglamentos; al artículo 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, que señala que sin perjuicio de lo establecido en el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, la convención colectiva debe estipular los procedimientos y mecanismos para iniciar negociaciones sobre asuntos no incluidos en una convención colectiva en vigencia; y a las secciones 11.01, 11.02, 11.04 y 11.05 del artículo 11 y la sección 12.02 de la convención colectiva.

Con su escrito presentó como pruebas documentales las copias de las cartas de 5 de mayo de 2017 (fs.9 a 12), de 9 de mayo de 2017 (fs.13 a 14) y de 19 de mayo de 2017 (fs.15 a 16).

Durante el acto de audiencia, el PAMTC representado por el señor Ricardo Basile, presentó los alegatos iniciales y señaló que *“la Administración decidió el implementar que las cuadrillas de los remolcadores de la flota de la División de Recursos de Tránsito, son los remolcadores que asisten a los buques que transitan por el Canal de Panamá, fuesen relevadas mientras los remolcadores se encontraban dentro de las recámaras de las esclusas*

nuevas. Al Sindicato se le avisa de esta decisión, no por medio de una notificación escrita, lo cual era la obligación contractual de la Administración a hacerlo, si no a través de un acto que la Administración llamó reunión informativa. La cual, a nuestro juicio, no está enmarcada en ningún procedimiento, ni norma que rija para las partes. Sin embargo, no estamos aquí para que los señores miembros decidan cómo la Administración lo hizo, fue o no fue dentro de la normativa. Eso sería materia y asunto de otro procedimiento ante la Junta.

En este caso, estamos aquí porque el Sindicato tan pronto supo formalmente de la decisión de la Administración, pues decide ejercer su derecho y solicitar negociar ese cambio y eso está acreditado en la presentación de la propia disputa de negociabilidad ante la Junta, las pruebas documentales que así lo demuestran. Es importante que los señores miembros entiendan y las pruebas que vamos a aportar en este acto, así como los testimonios que pretendemos traer, la afirmación de que comenzar a hacer relevos de remolcadores dentro de las recámaras de las esclusas del Canal de Panamá conlleva un cambio. Un cambio en las condiciones de empleo y de trabajo de los trabajadores e inclusive, un tema que impacta la salud y seguridad ocupacional de los mismos. Siendo este tema, de salud y seguridad ocupacional de los mismos (de los trabajadores), también un tema que debe ser tratado entre las partes, por medio de procedimiento de negociación intermedia.

Y esto lo decimos con propiedad, porque tal cual citamos en la página 7 del escrito de solicitud de revisión para la resolución de disputa de negociabilidad, la sección 12.02 b, de la Convención Colectiva, indica que es una responsabilidad de la ACP el notificarle al RE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta convención, cuando haya cambios en las condiciones de empleo mayor que de poca importancia en la salud y seguridad ocupacional de los trabajadores de la Unidad Negociadora. Es decir, señores miembros, cuando ustedes observen las piezas procesales que nosotros pretendemos traer en este acto, pruebas documentales y pruebas testimoniales, podrán ver sin lugar a dudas, que esa decisión de la Administración, de que las cuadrillas de los remolcadores sean relevados mientras estos están dentro de las esclusas de Agua Clara y Cocolí y mientras estos remolcadores están en tránsito por dichas esclusas en compañía de los buques que transitan en el Canal ampliado, impacta condiciones de trabajo, condiciones de empleo y la salud y la seguridad ocupacional de los trabajadores; inclusive a través de una prueba pericial, un testimonio pericial que pretendemos traer, llevaremos a ustedes la complejidad de este tipo de maniobra, que nunca se ha realizado con anterioridad en el Canal de Panamá....” (fs.155-156).

Durante la fase probatoria, el sindicato aportó las siguientes pruebas documentales: carta fechada 27 de octubre de 2016, carta fechada 18 de noviembre de 2016, carta fechada 20 de diciembre de 2016, carta fechada 24 de enero de 2017, carta fechada 27 de abril de 2017, carta fechada 24 de mayo de 2017, carta fechada 23 de junio de 2017, copia del Acuerdo No.12 de 3 de junio de 1999, por el cual la Junta Directiva del Canal de Panamá aprobó el Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional de la ACP, copia de la Norma de Seguridad Marítima Embarque y Desembarque Seguro, carta de la Vicepresidencia de Asesoría Jurídica de 24 de enero de 2018.

Adujo los testimonios del capitán Agustín Espinoza (perito) y de los señores: Juan Aparicio, Alex García y Pablo Roger.

Y en sus alegatos finales, el representante del PAMTC, concluyó indicando que “a diferencia de lo que nuestra parte indicó en sus alegatos y lo que ha pretendido probar en esta audiencia, es una decisión tomada y ya lo dijo el

ingeniero Gordon aquí, no la hemos implementado todavía, pero ya tomaron la decisión. Cuando la Administración toma una decisión que afecta a los trabajadores, tienen que negociarlo con el Sindicato. Para eso está el numeral 2 del artículo 102 de la ley. Se está afectando el modo y lugar de la maniobra del relevo de los remolcadores. Nunca se ha hecho como ellos pretenden que se haga ahora. Se le está asignando a trabajadores de la unidad negociadora, de manipular una pasarela que no es parte de sus deberes hacerlo, ni forma parte de la manera en que se relevan los remolcadores. Que no lo hayan implementado todavía..., el ingeniero Solano dijo que estaba esperando a la Junta de Relaciones Laborales. El ingeniero Gordon, dice que están esperando a unas pruebas o a unas modificaciones a la pasarela, pero lo cierto es que esa decisión ya se tomó, señores miembros, y por eso es negociable. Y si no fuera una decisión tomada, por qué el señor Gordon llamó a esa reunión y por qué, a foja 133 del expediente, prueba que fue aportada por la propia ACP, el jefe de operaciones de remolcadores, le manda un memo a los capitanes de remolcadores indicando que el asunto de la implementación de la ruta híbrida y el relevo de las esclusas. Y hay puntos que van..., esta prueba la aportó nuestra contraparte, no entendemos cómo se dice que esta decisión no se ha tomado, si hasta giraron instrucción escrita de que eso se iba a implementar. Son puntos que van del 1 al 7, enviados por el capitán Adrián Estrada como gerente interino de remolcadores a todos los capitanes de remolcadores, que ya deben comenzar a relevar dentro de las esclusas.

La otra prueba que presentó nuestra contraparte, la prueba 8, una carta del Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe, dirigida al ingeniero Gordon, que él dijo que no recordaba pero que aquí tiene el acuse de recibo de su secretaria, es una impugnación a la norma de seguridad. Ese no es el tema que el Sindicato trajo aquí el día de hoy. El Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe le dijo que esa norma fue ilegal y la manera en que la modificaron no fue la correcta, que ellos presentaron una denuncia por Práctica Laboral Desleal sobre el tema. Eso es completamente irrelevante para los que estamos aquí el día de hoy. Aquí nosotros no estamos para impugnar ninguna norma, aunque consideramos que no fue modificada de manera correcta, nosotros no estamos aquí para impugnar ninguna norma y por eso, esta prueba es totalmente irrelevante. Y esa carta que presentó el Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe, iba tan directamente relacionada, únicamente a la modificación de esa norma, que no es tema que nos tiene aquí en el día de hoy, que cuando el capitán Newman la responde, a foja 136 del expediente, prueba 9 de la ACP, penúltimo párrafo “no estamos facultados para suspender ninguna norma vigente de la Autoridad del Canal de Panamá, por lo que no es de nuestro alcance una decisión en cuanto a su solicitud”. Está diciendo que no puede dejar de implementar una norma, fue lo que el Caribe pidió, no tiene nada que ver con negociar los cambios. Estas pruebas son totalmente irrelevantes. Así como irrelevante es haber aportado aquí la disputa sobre negociabilidad que este Sindicato, el PAMTC, presentó ahora sí por la ruta híbrida. Otro tema totalmente distinto a la implementación de relevo de las esclusas, por eso la prueba 10 de la ACP es irrelevante; así como también es totalmente irrelevante haber presentado un intento de PLD que el Sindicato le presentó a la oficina de Asesoría Jurídica por no darnos la información correcta hace un momento. Ese tema de la información que no nos la dieron cuando la pedimos y primero dijeron no estamos haciendo pruebas y después nos dijeron que sí, para nosotros haber manejado esa solicitud de información de otra manera, conlleva una práctica laboral desleal que es un proceso aparte a esto.” (f.296).

III. ARGUMENTOS DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA (ACP)

Al contestar la solicitud de revisión de la disputa de negociabilidad NEG-13/17, la ACP explicó en su escrito (fs.25 a 26 y reversos), que el PAMTC señala como fundamento de su petición de negociación, el Artículo 101 de la Ley Orgánica de la ACP, en el cual se establece la obligación que, tanto la ACP como el Representante Exclusivo, lleven a cabo los procesos de negociación de conformidad en el principio de buena fe.

Manifestó que, para este caso, la ACP, debido a que no se cumplió con lo establecido y requerido por la normativa para entrar en un proceso de negociación, determinó que los asuntos presentados por el PAMTC en su solicitud no eran negociables.

Con relación al tema central agregó que el embarque y desembarque de un remolcador es una maniobra característica de puestos que conforman la tripulación de equipo flotante de la ACP. Realizar la misma en el muro de las esclusas de Cocolí y Agua Clara, que podría ser considerado una estructura similar a la de un muelle desde donde embarcan y desembarcan regularmente los trabajadores que laboran a bordo de los remolcadores como parte de sus funciones, es una actividad propia de sus puestos, por lo que no representa un cambio en sus condiciones de trabajo. Además, esta es una maniobra que puede realizarse de manera segura, de conformidad con la Norma de Seguridad #2600SEG-305, la cual establece las consideraciones que debe mantener todo personal para que el embarque y desembarque de los equipos flotantes sea seguro.

Agregó que el 4 de mayo de 2017, los señores Rogelio Gordon, Gerente Ejecutivo de Recursos de Tránsito, Max Newman, Gerente de Remolcadores y el ingeniero Oscar Amaris, Supervisor Especialista de Seguridad Marítima de la Junta de Inspectores, le comunicaron al RE que en el proceso de embarque y desembarque entre los remolcadores y el muro de las esclusas de Cocolí y Agua Clara no existe afectación adversa a los trabajadores; por el contrario, la medida contribuye a beneficiarlos al reducir las jornadas extendidas que se producen al no relevar a la tripulación durante el esclusaje. También se les explicó que el mecanismo de operación de las pasarelas es similar al que OPE tiene disponible tanto en las cámaras de las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel Gatún, además de Cocolí y Agua Clara, para casos cuando se requiera que personas desembarquen de alguna embarcación y para lo cual los pasacables de OPE que laboran a lo largo del muro de las esclusas, ya tienen experiencia.

Culminó señalando que la ACP actuó en apego a las leyes y reglamentos pertinentes.

Durante la audiencia, la apoderada especial de la ACP, licenciada Danabel de Recarey, manifestó que en esta audiencia demostraría que lo que el Sindicato solicita realmente es la negociación de una supuesta decisión de la Administración, que no se ha dado, no así el impacto de implementación, que es lo que procedería en caso tal. Ello es así, por cuanto la solicitud de negociar debe ir dirigida directamente al procedimiento de embarque y desembarque que utilizarían en todo caso un dispositivo, ambos fundamentados en la norma de seguridad aprobada y la norma era lo que realmente les estaba siendo presentada en esa reunión del 4 de mayo de 2017. Los temas sobre los cuales solicitan negociar no han sido objeto de decisión o implementación por parte de la ACP. Lo que se les presentó, como ya desarrollado y publicado, era la recién aprobada norma 2600 SEG-305, embarque y desembarque seguro, que se aplicaría a las esclusas del Canal, a todas las esclusas del Canal, incluyendo las esclusas de Agua Clara y Cocolí.

Agregó que “las normativas aplicables indican que, para solicitar negociar una negociación intermedia, el impacto de implementación de una decisión de la Administración, en uso de sus derechos se requiere que sea una decisión que afecte a los trabajadores de manera adversa, es decir, más allá que de poca importancia. En este caso demostraremos que la ACP no ha tomado una decisión que se vaya a implementar, pues el objeto de la reunión fue de carácter informativo para presentar una norma de seguridad y darle la oportunidad de presentar sus comentarios al respecto. En segundo lugar, la propuesta del PAMTC no es negociable porque no está dirigida al impacto e implementación, sino a la supuesta decisión de implementar un procedimiento de embarque para las nuevas esclusas presentando todo tipo de condiciones que prácticamente impedirían que la supuesta decisión que se vaya a implementar ya que la limita, dependiendo de toda una serie de circunstancias.”

En la audiencia la representante de la ACP presentó las siguientes pruebas documentales: carta de 27 de abril de 2017, 2 cartas fechadas 27 de abril de 2017, lista de asistencia del 4 de mayo de 2017, de la reunión del 4 de mayo de 2017, la Norma de Seguridad Marítima del Embarque y Desembarque Seguro, identificada como 2600 SEG-305, revisión de 25 de julio de 2017, el Acta de la Reunión del 4 de mayo de 2017, suscrita por el ingeniero Rogelio Gordón, Memorando de 28 de junio de 2017, carta de 3 de julio de 2017, carta CGR-S-039-17 de 26 de julio de 2017, la solicitud de revisión, disputa de negociabilidad, NEG-10/14 suscrita por el señor Ricardo Basile a nombre del PAMTC, la carta de 23 de marzo de 2017.

Adujo los testimonios del capitán Max Newman, señor Oscar Amaris e ingeniero Rogelio Gordon.

En sus alegatos finales la apoderada de la ACP concluyó que “el Sindicato solicita un tipo de negociación, la negociación intermedia, pero sobre un tema que, claramente, requiere negociación en base a intereses. No obstante, debemos reiterar que tampoco se trata de una decisión de la Administración, ya que el tema sobre el cual solicitan negociar, no se ha implementado, por lo que su solicitud es, a todas luces, extemporánea. Pues como hemos venido señalando, se requiere una decisión de la Administración y no hay tal decisión. Lo desarrollado y aprobado en la norma de seguridad 2600-SEC-3005, es sobre embarque y desembarque en las esclusas. Tampoco estamos frente a un tema que resulte adverso al trabajador, puesto que el objetivo de dicha norma de seguridad, es reforzar los cuidados que deben tomarse al momento de realizar los diferentes tipos de relevo. Por último, la propuesta, no solo tiene que ser específica, sino que debe estar dirigida a las medidas para mitigar los supuestos efectos adversos que no existen de una decisión que tampoco se ha dado. Ha quedado igualmente demostrado, incluso por los testigos y peritos del Sindicato, que la Administración no ha realizado, verificado, comunicado, notificado, ni implementado una decisión de la Administración para hacer cambio sustancial alguno en el procedimiento de embarque y desembarque.” (f.297)

Agregó que “a pesar de tener la carga de la prueba, el PAMTC no ha logrado demostrar, a lo largo de este proceso, que se ha dado una afectación de condiciones de empleo. Primero, porque no se ha dado ningún cambio que sustente una supuesta afectación. Segundo, porque lo que se alega como decisión, no sería adverso al trabajador, sino por el contrario, se refiere a posibles opciones para reducir jornadas extendidas mediante el relevo de personal. En tercer lugar, porque las propuestas van dirigidas a la decisión de la Administración y no al impacto e implementación de la misma. Además, porque el método de negociación solicitado, no coincide con el supuesto tema a negociar, el cual al estar

incluido en el numeral 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica, requería negociar en base a intereses. Con base a todo lo anteriormente expuesto, hemos logrado demostrar que lo que el PAMTC realmente solicita es iniciar una negociación intermedia con la Administración, sobre una supuesta decisión de la ACP que no se ha dado, por lo que a todas luces resulta extemporánea sobre un supuesto tema, que en todo caso se negocia a través de la negociación en base a intereses. Es decir, lo solicitado no se enmarca dentro de una negociación intermedia considerando la sección 11.01 de la convención colectiva de la unidad de trabajadores no profesionales, puesto que se refiere a un tema que, además que no se ha dado, estaría en todo caso sujeto a otro tipo de negociación distinto al solicitado, que sería la negociación en base a intereses. Adicionalmente, tampoco puede ser fundamentado utilizando el artículo 102, numeral 1 y 2 de la Ley Orgánica, por no corresponder con uno de los asuntos allí contemplados, ni guarda relación con la normativa presentada por la Administración, identificada como 2600-SEG-305.” (f.299)

IV ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES. (JRL)

Corresponde ahora entrar a resolver el fondo de la disputa, específicamente en lo relativo a si existe o no la obligación de la ACP, de negociar o no, lo requerido por el PAMTC.

La nota presentada por el secretario de defensa del PAMTC, Ricardo Basile, de fecha 5 de mayo de 2017, dirigida al señor Esteban Sáez, Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones (fs.9 a 12), indica claramente lo que el PAMTC solicitaba negociar, fundamentado en el artículo 102, numeral 2 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, y en la Convención Colectiva de los Trabajadores No Profesionales, secciones 11.02 y 11.04.

Sección 11.02. Iniciación de la Negociación Intermedia. De acuerdo con la Ley Orgánica y el Reglamento de Relaciones Laborales, generalmente existe un derecho mutuo para comenzar una negociación intermedia sobre asuntos negociables que no están cubiertos por la convención colectiva vigente. Por consiguiente, las partes convienen en respetar el derecho que cada uno tiene e iniciar una negociación intermedia, en la medida que dicho derecho esté definido en la Ley Orgánica.

Hasta donde la Administración esté obligada a negociar propuestas negociables presentadas por el RE en una negociación intermedia, responderá a las propuestas del RE dentro del plazo establecido, ya sea aceptándolas u ofreciendo una contrapropuesta que podrá incluir el rechazo de la propuesta presentada por el RE (f.6).

Sección 11.04. Negociación Iniciada por el RE. Hasta donde la administración esté obligada por Ley a negociar propuestas intermedias negociables presentadas por el RE, ésta contestará a la propuesta o propuestas del RE en un plazo de catorce (14) días calendario posteriores al recibo, ya sea aceptando la propuesta o propuestas, o presentando una contrapropuesta, la cual puede incluir el rechazo de la propuesta del RE. Si la administración presenta una contrapropuesta, se reunirá y negociará, conforme a lo que estipula la ley pertinente. Las partes acuerdan en comenzar a negociar tan pronto como les sea práctico, pero en un plazo no mayor de catorce (14) días calendario después de la fecha de la solicitud del RE para negociar (f.6-7).

La solicitud del PAMTC, en su escrito de revisión de la disputa de negociabilidad es del tenor siguiente: “Que la Junta de Relaciones Laborales decida a favor de que es negociable, y que la Administración de la ACP, tiene la obligación de negociar el procedimiento que se

aplique para implementar la decisión de la administración de realizar relevos de las tripulaciones de los remolcadores de la División de Recursos de Tránsito que asisten a los buques que transitan por las esclusas de Agua Clara y Cocolí.”

Respecto a la posición de la ACP, ésta advierte que para que se solicite el inicio de una negociación intermedia, la Administración debe haber implementado alguna decisión que haya afectado de manera adversa las condiciones de trabajo de los trabajadores. Además, señala que el embarque y desembarque son maniobras características de puestos que conforman la tripulación del equipo flotante en la ACP.

Que son actividades propias de sus puestos y no representan cambios en las condiciones de trabajo y que se pueden realizar de manera segura, de conformidad con la norma de seguridad 2600 SEG-305.

Que no se ha dado ningún cambio, ni decisión que afecte condiciones de trabajador alguno; lo que se trabajó fue una norma de seguridad sobre maniobra de embarque y desembarque.

Señala la ACP, que el Sindicato lo que realmente solicita es la negociación de una supuesta decisión de la Administración que no se ha dado. O sea, los temas que el Sindicato solicita negociar, no han sido objeto de decisión o implementación por parte de la ACP.

En el escrito presentado por el PAMTC ante la JRL, su fundamento legal fueron los artículos 101 y 102 de la Ley 19 de junio de 1997 (Ley Orgánica) y demás concordantes, artículo 59 del Reglamento de Relaciones Laborales (RRL), el artículo 11 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales, donde se refieren a la Negociación intermedia y la Sección 12.02 (b) del artículo 12 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los trabajadores No Profesionales, donde se establece que cuando haya cambios en las condiciones de empleo que tienen un efecto mayor que de poca importancia en la salud y seguridad ocupacional de los trabajadores de la unidad negociadora.

En la etapa de presentación de las pruebas testimoniales, a pregunta de la ACP al testigo del sindicato Alex García, si la ACP había implementado en la actualidad alguna decisión en cuanto al relevo de operaciones de remolcadores en las nuevas esclusas de Agua Clara y Cocolí, contestó: “Acuérdese que la ACP cuando implementa algo, lo manda con memorándum y a nosotros no nos han dado ningún memorándum implementando nada.” (f. 213).

A pregunta hecha al testigo del sindicato Capitán Agustín Espinosa, si ha implementado la ACP en la actualidad alguna decisión en cuanto al relevo de operaciones de remolcadores en las nuevas esclusas de Agua Clara y Cocolí, respondió: “A mí como capitán, formalmente en ningún momento me han dicho que se haga ese relevo. Sí he escuchado y he visto unas notificaciones por ahí, de que han hecho reuniones, mencionado, pero como capitán que me han dicho “capitán aquí hay un memorándum, usted mañana tiene que hacer relevo en las esclusas nuevas”, no lo han hecho.” (f. 239).

En su alegato final (f. 294), el representante del sindicato PAMTC, Ricardo Basile señaló: “A foja 50 del expediente, existe una prueba que presentó el Sindicato, que permite demostrar que el tema de ese cambio que la Administración ha decidido llevar a cabo, que consta de

relevar a la cuadrilla de los remolcadores mientras estos se encuentran dentro de la recámara de las esclusas del Canal ampliado, el Sindicato viene tratando de confirmar con la Administración si esto se va a realizar o no desde el año 2016.”(Lo subrayado es nuestro).

Luego de examinar las pruebas documentales y testimoniales, así como los alegatos iniciales y finales de ambas partes, analizar el escrito de solicitud de revisión de disputa de negociabilidad presentado por el PAMTC ante la JRL, el día 23 de mayo de 2017 (fs. 1 a 8) y el escrito de solicitud de negociación ante la ACP (fs. 9 a 12), la JRL advierte que el PAMTC solicitó iniciar una negociación intermedia con la Administración sobre una decisión de la ACP, que no ha sido objeto de una decisión definitiva, ni ha sido implementada, resultando anticipada tal y como manifestó la ACP a lo largo del proceso.

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

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR que no existe el deber de la ACP de negociar la propuesta presentada por el PAMTC, sobre el procedimiento que se aplique, para implementar la decisión de la administración de realizar relevos de las tripulaciones de los remolcadores de la División de recursos de Tránsito, que asisten a los buques que transitan por las esclusas de Agua Clara y Cocolí, toda vez que no se ha demostrado que conste, al momento de presentar la solicitud de negociación, que exista para efectos de la revisión, una Decisión por parte de la ACP que se haya hecho efectiva o implementado.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Artículo 102 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá y el Acuerdo No.6 de 5 de abril de 2000, Reglamento de Procedimiento de Resolución de Disputas sobre Negociabilidad.

Notifíquese y cúmplase,

Manuel Cupas Fernández
Miembro Ponente

Lina A. Boza A.
Miembro

Mariela Ibáñez de Vlieg
Miembro

Nedelka Navas Reyes
Miembro

Carlos Rubén Rosas R.
Miembro

Magdalena Carrera Ledezma
Secretaria Judicial