

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, doce (12) de julio de dos mil dieciséis (2016).

**DECISIÓN No.16/2016
DISPUTA DE NEGOCIABILIDAD NEG-06/13 Acumulada**

I. COMPETENCIA DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

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

El artículo 62 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP establece que toda propuesta de negociar quedará sujeta a lo establecido en la Ley Orgánica y en las reglamentaciones de la JRL. Mientras que el artículo 71 de ese mismo reglamento señala que durante un proceso de negociación, la Administración podrá alegar que uno o más asuntos no son negociables por entrar en conflicto con la Ley Orgánica y los reglamentos, por lo que el representante exclusivo queda con la facultad de recurrir ante la JRL para la correspondiente determinación de negociabilidad, siempre que lo haga antes de concluir las negociaciones.

La Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante UCOC) y la ACP suscribieron el 9 de diciembre de 2009 un Memorando de Entendimiento (MDE) mediante el cual aceptaron regular de manera provisional su asunto, utilizando algunas disposiciones de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales de vigencia 2007 a 2015. Entre las disposiciones acordadas se encuentra la Sección 11.05 del Convenio Colectivo de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, cuyo texto establece que cuando la ACP declare no negociable cualquier propuesta o contrapropuesta del RE y se niegue a negociar alguna propuesta de negociación intermedia iniciada por el RE, este último tiene la facultad de presentar oportunamente ante la JRL una disputa de negociabilidad sobre el tema.

II. ANTECEDENTES

El día 12 de abril de 2013, la UCOC, por intermedio de su secretario general, capitán Gerardo Martínez (q.e.p.d.), solicita a la ACP por intermedio del ingeniero Esteban Sáenz, Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones de la ACP, iniciar una negociación intermedia para negociar la implementación de la nueva tecnología del remolcador ITAMUT y todos los siguientes remolcadores de esa clase por arribar, específicamente:

- a) Entrenamiento teórico-práctico de esa nueva tecnología;
- b) Incremento económico del 52% del salario básico actual de los miembros de esa sección por esa tecnología y los cambios en las condiciones de trabajo.

El día 16 de abril de 2013, el capitán Martínez gira la nota identificada como UCOC-060-2013, en la cual corrige la solicitud inicial de negociación, citando para estos efectos los numerales 1 y 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica; y los numerales 4 y 5 del artículo 85 de esta misma ley, manteniendo la misma

solicitud de negociación de los temas expuestos en la nota de 12 de abril de 2013 (foja 5).

El día 16 de abril de 2013, el capitán Martínez gira la nota identificada como UCOC-056-2013, dirigida al Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones de la ACP, ingeniero Esteban Sáenz, en la que le solicita iniciar negociaciones para la implementación de la nueva tecnología introducida con la Draga Alberto Alemán Zubieta, específicamente en:

- a) Entrenamiento teórico-práctico de esta nueva tecnología;
- b) Incremento económico de 52% del salario básico actual de los miembros de esa sección por esa nueva tecnología y los cambios en las condiciones de trabajo.

La ACP, por intermedio del Vicepresidente de Ejecutivo de Operaciones, ingeniero Esteban Sáenz, da respuesta a la solicitud de negociación planteada por UCOC, en dos notas, ambas con fecha de 6 de mayo de 2013 (fojas 6-8, y 51-53).

En la primera de ellas, el ingeniero Sáenz manifiesta que con relación a los señalamientos planteados por UCOC, tanto el remolcador ITAMUT como los nuevos remolcadores que estaban por llegar, son de fabricación española y del tipo tractor azimutal, y si bien es cierto que estos remolcadores tienen un diseño más avanzado con ciertas diferencias en su estructura, para operarlos no se requiere, a juicio de la ACP, contar con nuevas calificaciones o destrezas tecnológicas, por lo que no representan un cambio en la ejecución del trabajo de los capitanes responsables de remolcador y de los capitanes de remolcador. Añade que lo anterior significa que los equipos que deben utilizar los capitanes para operar estos nuevos remolcadores, así como sus funciones, no cambian, y además, el medio y los métodos para realizar el trabajo son los mismos. Agrega que la tecnología de tractores azimutales ha estado en uso en el Canal, por más de treinta años. El ingeniero Sáenz señala que considerando que el diseño actual es más moderno y ofrece mayor visibilidad, pueden existir modificaciones en la ubicación y en el tipo de controles del remolcador, así como en la repuesta del motor, dado su potencia. Sin embargo, según el ingeniero Sáenz, estas diferencias no representan cambios en la ejecución de las funciones del Capitán de Remolcador. Añade que tradicionalmente, en la Sección de Remolcadores (OPRR) de la División de Recursos de Tránsito, se ha brindado a los capitanes, familiarización enfocada en las particularidades de maniobrabilidad de los nuevos remolcadores que se han adquirido a lo largo del tiempo, cuyo proceso se da en 3 fases, y hasta la fecha, para los remolcadores que se han agregado a la flota en el pasado, la familiarización brindada ha sido apropiada para lograr una operación segura, confiable y eficiente de los equipos y que la empresa está gestionando en forma adecuada la necesidad de familiarizar a los capitanes con el nuevo equipo, previo al inicio de su operación, con el propósito de asegurar que su puesta en operación sea eficiente, confiable y segura. Finalmente, el ingeniero Sáenz señala que con la llegada del nuevo remolcador ITAMUT al Canal de Panamá no se ocasionó ningún cambio en las condiciones de trabajo, por lo que no corresponde proceder según lo peticionado en su nota de 16 de abril de 2013, negando así la solicitud de negociación presentada por la UCOC.

En la segunda nota, también de 6 de mayo de 2013, el ingeniero Sáenz afirma que la Draga Alberto Alemán Zubieta es una draga mecánica de cucharón, como lo es la Draga Rialto M. Christensen, y que si bien la Draga Alberto Alemán Zubieta presenta variaciones que la hacen diferente, como es la forma de excavación, estas variaciones no suponen un cambio significativo en los implementos, métodos o medios de realizar el trabajo por parte de los capitanes y operadores de dragas. Es por ello, según el ingeniero Sáenz, que los trabajadores en los puestos mencionados pueden realizar el trabajo en ese nuevo equipo, con las calificaciones y conocimientos con los que cuentan actualmente, luego de concluir una capacitación. Agrega que sus funciones no

han variado y que sus condiciones de trabajo también se mantienen. Lo mismo ocurre con los oficiales de cubierta, quienes, a bordo de la Draga Alberto Alemán Zubieta, realizarán las mismas funciones que regularmente ejecutan en otras dragas. El ingeniero Sáenz destaca que con la incorporación de cada nuevo equipo flotante, la división de Dragado (OPD) ha velado porque los trabajadores asignados a estos, reciban la capacitación o familiarización necesaria para una operación eficiente, confiable y segura. Que el proceso de familiarización y capacitación al que se hace mención se ha mantenido vigente a través de los años en el Canal, como el método utilizado para preparar al personal designado a operar y trabajar en cada uno de los nuevos equipos adquiridos e incorporados a la flota. Agrega que en lo que respecta a la Draga Alberto Alemán Zubieta, la capacitación requerida para operarla fue programada e iniciada a partir de abril de 2012, con el objetivo de proporcionar a los capitanes y operadores, un entendimiento completo de la draga y de los procedimientos requeridos para operarla y mantenerla en condiciones óptimas. Alega que con la llegada de la nueva Draga Alberto Alemán Zubieta, el Canal de Panamá no ocasionó ningún cambio en las condiciones de trabajo por lo que no corresponde proceder según lo peticionado por la nota de UCOC del 16 de abril de 2013.

El día 12 de agosto de 2013, la UCOC presenta ante la JRL una disputa de negociabilidad sobre la negociación intermedia por la implementación de nueva tecnología con la llegada de los remolcadores nuevos de origen español (fojas 1 y 2). Esta solicitud de disputa de negociabilidad fue identificada como NEG-06/13. El día 15 de agosto de 2013, la UCOC presenta ante la JRL una disputa de negociabilidad sobre la negociación intermedia por la implementación de nueva tecnología en la Draga Alberto Alemán Zubieta (fojas 48 y 49). Esta solicitud de disputa de negociabilidad fue identificada como NEG-07/13.

El día 30 de agosto de 2013, la Gerente Interina de Relaciones Laborales Corporativas de la ACP, licenciada Elinka Sánchez, da respuesta a la disputa de negociabilidad NEG-06/13, a través de la nota No.RHRL-13-428 (fojas 35 y s.s.). En dicha respuesta, la licenciada Sánchez manifiesta que la solicitud de negociación formulada por la UCOC, ha sido encaminada mediante el procedimiento señalado en la Sección 11.04, del artículo 11 Negociación Intermedia de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, artículo cuyas secciones están incluidas en el Memorando de Entendimiento (MDE) firmado el 9 de diciembre de 2009, entre la UCOC y la ACP, y dado que la Sección 11.04 se refiere al procedimiento de negociación para asuntos contemplados en los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, está excluido de los asuntos contenidos en el numeral 3 del mismo artículo 102. Por consiguiente, según la licenciada Sánchez, la UCOC se contradice al referirse al procedimiento de negociación del artículo 11 de la Convención Colectiva y, a la vez, al numeral 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica. La licenciada Sánchez agrega que en cuanto a la propuesta de negociación de UCOC, la organización sindical no ha explicado, de una manera clara y específica, en qué consiste su propuesta de negociación sobre entrenamiento teórico-práctico. Señala que la capacitación es un tema que se contempla dentro de la potestad de asignar y dirigir trabajo de la Administración de la ACP, según indica el artículo 11, numeral 7 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP (RRL), por lo que la propuesta de la UCOC, tal como se plantea, implica violentar el derecho irrenunciable de la Administración.

Que en cuanto a la propuesta de incremento económico de 52% del salario básico actual de los Capitanes de Remolcador, por esa tecnología y los cambios en las condiciones de trabajo, la Gerente Interina de Relaciones Laborales Corporativas de la ACP señala que el tema económico fue ampliamente tratado y negociado en la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales, cuyos artículos y secciones fueron incluidos en el MDE de 9 de diciembre de 2009, el cual cubre a los trabajadores pertenecientes a la UCOC. Por lo tanto, señala la licenciada Sánchez, que el tema de aumento

salarial ya está cubierto en la Convención Colectiva y conforme establece el artículo 11, Sección 11.01 de dicha Convención Colectiva y conforme fue incluido en su totalidad dentro del mencionado MDE, el procedimiento de negociación intermedia no aplica a los temas que ya fueron negociados o incluidos en la Convención Colectiva, ni tratados en la mesa de negociación y que no se incluyeron en la redacción del citado documento.

El día 6 de septiembre de 2013, la licenciada Elinka Sánchez, da respuesta a la disputa de negociabilidad NEG-07/13, mediante la nota No. RHRL-13-432 (fojas 66 y s.s.). Al igual que en la disputa de negociabilidad NEG-06/13, la licenciada Sánchez destaca que la solicitud de negociación formulada por la UCOC, ha sido encaminada mediante el procedimiento señalado en la Sección 11.04, del artículo 11 Negociación Intermedia, de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, artículo cuyas secciones están incluidas en el Memorando de Entendimiento (MDE) firmado el 9 de diciembre de 2009, entre la UCOC y la ACP, y que dado que la Sección 11.04 se refiere al procedimiento de negociación para asuntos contemplados en los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, está excluido de los asuntos contenidos en el numeral 3 del mismo artículo 102. Por consiguiente, según la licenciada Sánchez, la UCOC se contradice al referirse al procedimiento de negociación del artículo 11 de la Convención Colectiva y, a la vez, al numeral 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica. Mantiene el señalamiento de que en la presente disputa de negociabilidad, la UCOC no ha explicado claramente en qué consiste el entrenamiento teórico-práctico que desean negociar, resaltando que la capacitación en la ACP es una determinación producto de la facultad de asignar trabajo, un derecho irrenunciable de la administración conforme lo señala el numeral 7 del artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, por lo que implica que la propuesta, tal como viene planteada, no es negociable.

En cuanto a la propuesta de incremento económico del 52% del salario básico actual de los Capitanes por la tecnología y los cambios de trabajo, la Gerente Interina de Relaciones Laborales Corporativas de la ACP señala, al igual que en la disputa de negociabilidad NEG-06/13, que el tema económico fue ampliamente tratado y negociado en la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales, cuyos artículos y secciones fueron incluidos en el MDE del 9 de diciembre de 2009, el cual cubre a los trabajadores pertenecientes a la UCOC. Es por ello, según la licenciada Sánchez, que al ser un tema tratado y negociado, conforme a lo señala el artículo 11.01 de la Convención Colectiva, no procede negociar este aspecto vía negociación intermedia.

Por la identidad de partes y similitud de las disputas de negociabilidad, la JRL resolvió decretar la acumulación de ambas disputas de negociabilidad, la NEG-06/13 y la NEG-07/13, mediante la Resolución No.107/2013 de 20 de septiembre de 2013 (fojas 45-46).

III. TRÁMITES PREVIOS A LA AUDIENCIA

Mediante el Resuelto No.1/2014 de 1 de octubre de 2013 (foja 75), la JRL programó como fecha de audiencia el día 17 de octubre de 2013, y convocó a las partes a una reunión previa para el día 10 de octubre de 2013 en las oficinas de la JRL.

La reunión previa tuvo lugar el día 10 de octubre de 2013, y estuvo presidida por el Miembro Nelson Carreyó, quien fue acompañado por los licenciados Gabriel Ayú Prado y María Isabel Spiegel de Miró. Las partes tuvieron representadas por: los capitanes Mauricio Pérez y Agustín Espinosa por la UCOC; las licenciadas Danabel de Recarey y Tiany López por la ACP. Luego de interrogar a las partes, con relación a los puntos específicos de la solicitud de

negociación, estas pronunciaron sus puntos de vista en torno a los asuntos en controversia que se listaron de la siguiente manera (foja 382):

1. *Si hay o no cambios de tecnología;*
2. *Si existe diferencia entre familiarización y entrenamiento y en qué consiste(n);*
3. *Si se está recibiendo entrenamiento por personal idóneo y si existe derecho a recibirlo;*
4. *Si los cambios de tecnología son susceptibles de ser considerados como fundamento para hacer exigible una negociación;*
5. *Si ha habido cambios en las condiciones de empleo susceptibles de ser considerados como fundamento para hacer exigible una negociación;*
6. *Asumiendo que haya cambios en la implementación de tecnología, si es negociable y hay obligación de negociar remuneración y entrenamiento en cuanto a los cambios de tecnología y de condiciones de empleo;*
7. *Si fue negociado y cubierto el tema de incremento salarial por implementación de nueva tecnología en la Convención Colectiva vigente.*

Todo lo anterior entre los remolcadores nuevos y los anteriores, y entre la Draga Alberto Alemán Zubieta y las anteriores.

En cuanto a los asuntos a decidir, es determinar la negociabilidad, si es negociable lo que ha solicitado la UCOC.

En cuanto a los testigos, la UCOC presentó en el acto un escrito de pruebas detallando los testigos para la audiencia (fojas 89-90). Luego de su traslado ahí en la reunión, la ACP objetó el número de testigos que había peticionado la UCOC. Como consecuencia de ello, la UCOC decidió retirar los testimonios de Carlos Collado, Rubén Álvarez, José Mata, Ian Cohen, Aníbal George y César Saavedra. Dado el número de testigos, se decidió desarrollar la audiencia en dos fechas. Se decidió tomar la declaración del capitán Carlos Cárdenas de primero, para que pudiese incorporarse a la mesa de la UCOC, y luego del ingeniero Manuel Benítez. Posteriormente se estaría fijando, en caso de ser necesario, otras fechas para practicar las pruebas testimoniales.

El día 11 de octubre de 2013, la ACP a la JRL, remite por medio de facsímil (fojas 91-92), un escrito con la listas de testigos y peritos pretendidos por la ACP para el caso, cuyo original llega el día 14 de octubre de 2013 (fojas 96-97).

IV. DEL ACTO DE AUDIENCIA

El acto de audiencia tuvo lugar en el salón de Audiencias de la JRL, los días 17, 18, 22, 23 y 31 de octubre de 2013. También, se realizaron diligencias de inspección los días 19 de noviembre, 6, 12 y 18 de diciembre de 2013. El día 17 de octubre de 2013, la audiencia inicia con la participación de los Miembros Gabriel Ayú Prado, María Isabel Spiegel de Miró, Carlos García, Azael Samaniego y Nelson Carreyó, quien fungió como miembro ponente. Por el solicitante, estuvieron los capitanes Iván de la Guardia, Danilo Berrío y Mauricio Pérez; mientras que por la administración de la ACP, las licenciadas Danabel de Recarey y Tiany López.

A solicitud de la representante de la ACP, sin objeción por parte de la UCOC, decidieron ajustar la programación de los testimonios para permitir que el ingeniero Manuel Benítez presentase su testimonio en la tarde, en vez de ser el segundo testigo. La licenciada López informó también que la oficina administrativa había comunicado al capitán Carlos Collazos. También se informó que le habían gestionado tiempo para el día 18 de octubre en horas de la tarde y no para esa mañana, como inicialmente habían establecido.

El capitán Pérez, por parte de la UCOC, solicitó reemplazo del testimonio del capitán Emilio Sémpero, por encontrarse este indispuerto. Luego de presentar su objeción, la JRL decidió aceptar el reemplazo del testimonio del capitán Emilio Sémpero, por el testimonio del capitán David Kapell.

La UCOC presentó sus alegatos de inicio (foja 470), al igual que la ACP (fojas 471-473).

Culminada esta fase, la JRL pasó a evaluar la admisión o rechazo de las pruebas documentales. La UCOC presentó los siguientes documentos como pruebas:

- Prueba UCOC #1: Diagrama de todos los remolcadores con sus aditamentos y tecnología existente hasta el año 2000 y de remolcadores post. año 2000. (Folio 114).
- Prueba UCOC #2: Recortes de diario que abordan las inversiones que ha hecho el Canal de Panamá en el pasado, y algunas declaraciones del Administrador del Canal sobre las tecnologías propias, información del Infored y otros. (Folios 115 - 127).
- Prueba UCOC #3: Impresión de la página web de la revista internacional Construcción Naval. (Folios 128 - 137).
- Prueba UCOC #4: Impresión de la publicación "Panama Canal Review" de 1978. (Folios 138 - 179).
- Prueba UCOC #5: Escrito sobre cambios sobresalientes en los remolcadores. (Folios 180 y 181).
- Prueba UCOC #6: Reporte del Capitán Carlos Cárdenas en su visita al remolcador Cerro Santiago. (Folios 182 - 185).
- Prueba UCOC #7: Escrito sobre Informe del Capitán Carlos Cárdenas en del viaje a España a los Astilleros Armón. (Folios 186 -217).
- Prueba UCOC #8: Impresión simple sobre comunicado de prensa de la ACP donde informa la adjudicación del contrato de adquisición de 14 nuevos remolcadores. (Folio 218).
- Prueba UCOC #9: Reporte del Capitán Moisés Ayarza sobre el Remolcador Cerro Itamut. (Folios 219 - 224).
- Prueba UCOC #10: Reporte de capitanes que han estado en el remolcador Cerro Itamut. (Folios 225 - 233).
- Prueba UCOC #11: Reporte del Capitán Carlos Cárdenas sobre el Remolcador Cerro Itamut. (Folios 234 - 239).
- Prueba UCOC #12: Escrito con Tabla Comparativa entre el Remolcador Walker y el Remolcador Cerro Itamut. (Folios 240 - 249).
- Prueba UCOC #13: Escrito con Tabla Comparativa entre los diferentes tipos de remolcadores existentes en la ACP. (Folios 250 - 254).
- Prueba UCOC #14: Escrito con Tabla Comparativa Especificaciones de los Remolcadores Existentes en la ACP (Folio 255).
- Prueba UCOC #15: Escrito con Tabla Comparativa Especificaciones de los Remolcadores Existentes en la ACP (Folio 256).
- Prueba UCOC #16: Escrito con Tabla Comparativa Pruebas de Tracción a punto fijo (Folio 257).
- Prueba UCOC #17: Escrito con Tabla Comparativa Pruebas de Tracción a punto fijo (Folio 258).
- Prueba UCOC #18: Impresión de correos electrónicos del Capitán Emiliano Sémpero. (Folios 259 a 262)
- Prueba UCOC #19: Escrito sobre reporte de visita al Remolcador Cerro Santiago por el Capitán Aníbal George. (Folios 263-266)
- Prueba UCOC #20: Copia simple de cuadros con la evaluación básica del Remolcador Cerro Itamut por el Capitán Felipe Galván. (Folios 267 - 270).
- Prueba UCOC #21: Copia simple de solicitud de certificación de representante exclusivo de la Unidad Negociadora de Trabajadores No Profesionales. (Folio 271).

La apoderada judicial de la ACP objetó las pruebas 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19 presentadas por la UCOC.

Mientras que las pruebas documentales aportadas por la ACP fueron las siguientes:

- Prueba ACP #1: Copia autenticada del Formulario 212 (OP) Registro de Capacitación en campo al Capitán Emilio Sémpero. (Folio 272).
- Prueba ACP #2: Copias autenticadas de Registro de Asistencia a Charla de Introducción a Remolcadores Armón de fechas 1 de agosto 2013, 15 de agosto de 2013 y 29 de septiembre de 2013. (Folios 273 – 275).
- Prueba ACP #3: Copia autenticada de los cuadros donde se desarrolla el Programa de Desarrollo para la formación de Capitanes de Remolcadores FE – 15. (Folios 276 – 293).
- Prueba ACP #4: Copia autenticada de impresión de la presentación en *power point* del curso de capacitación para los capitanes de remolcadores. (Folios 294 – 343).
- Prueba ACP#5: Copias simples de cuadros con la evaluación básica del Remolcador Cerro Itamut por los Capitanes Basilio Silgado, Jairo Bryan y Aníbal George. (Folios 344 – 354).
- Prueba ACP#6: Copia autenticada de escrito con tabla de datos de diferentes remolcadores y fotos. (Folios 355 – 362).
- Prueba ACP#7: Copia autenticada de Informe del Manejo de la Puesta en Servicio de Nuevos Remolcadores. (Folios 363 – 365).
- Prueba ACP#8: Copia autenticada de Memorando girado por el Gerente Heriberto Castillo, sobre capacitación en las dragas. (Folios 366 a 372).
- Prueba ACP#9: Copia autenticada de cuadro comparativo de las dragas Rialto M. Christensen y la Alberto Alemán Zubieta.

La UCOC objetó las pruebas 1, 2, 3 y 4 presentadas por la ACP. La JRL rechazó todas las objeciones presentadas por las partes y admitió todos los documentos presentados por las partes como pruebas.

Luego de ello, se procedió a practicar las pruebas testimoniales. Presentaron testimonio, los siguientes:

- Ingeniero Manuel Benítez, Sub Administrador del Canal, testigo en conjunto, testimonio recogido a fojas 487 – 507.
- Ingeniero Karamjit Singh (q.e.p.d), testigo de UCOC, testimonio recogido a fojas 507 – 513.

Con el testimonio del ingeniero Singh, culminó la sesión de audiencia el día 17 de octubre de 2013. El día 18 de octubre de 2013, continuó la audiencia con el testimonio de los siguientes:

- Capitán Carlos Cárdenas, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 514 – 535.
- Ingeniero Dimas Portillo, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 535 – 542.
- Capitán Marcos Collazos, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 542 – 556.
- Ingeniero Guzmán Marciaga, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 556 – 565.
- Capitán Roberto Feurtado, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 565 – 568.
- Capitán José Castillo – testigo conjunto, testimonio recogido a fojas 568 – 584.

Con la declaración del capitán Castillo terminó la sesión de audiencia del día 18 de octubre de 2013, indicándose que se daría continuidad los días 22 de octubre, 23 de octubre y 31 de octubre de 2013 (folio 584).

El día 22 de octubre de 2013, se dio continuidad a la audiencia del caso NEG-06/13 Acumulada. Presentes, representando a la Administración estuvo la licenciada Tiany López; y por la UCOC, los capitanes Carlos Cárdenas, Mauricio Pérez, Danilo Berrío e Iván De la Guardia. Presentaron testimonios las siguientes personas:

- Ingeniero Esteban Sáenz, testigo conjunto, testimonio recogido a fojas 585- 608.
- Capitán David Kapell, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 609 – 620.
- Capitán Max Newman, testigo conjunto, testimonio recogido a fojas 620 – 700.

El testimonio del capitán Newman se realizó entre los días 22 y 23 de octubre de 2013. Adicional al capitán Newman, presentaron testimonio ese día 23 de octubre de 2013, las siguientes personas:

- Ingeniero Rogelio Gordón, testigo conjunto, testimonio recogido a fojas 701 – 714.
- Señor Wilfredo Whitaker, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 714 – 716.
- Capitán Jorge Santiago, testigo conjunto, testimonio recogido a fojas 717 – 719.
- Capitán David Macías, testigo de la UCOC, testimonio recogido a fojas 720 – 721.
- Ingeniero César Saavedra, testigo de la ACP, testimonio recogido a foja 722.

Con el testimonio del ingeniero Saavedra culminaron los interrogatorios del día 23 de octubre de 2013. El día 31 de octubre de 2013, presentaron testimonios las siguientes personas:

- Capitán Aníbal George, testigo de la ACP, testimonio recogido a fojas 723 – 739.
- Ingeniero Heriberto Castillo, testigo de la ACP, testimonio recogido a fojas 739 – 753.
- Licenciada Yvonne Galdámes, perito de la ACP, declaración recogida a fojas 754 – 759.
- Capitán Carlos Collado, testigo de la ACP, testimonio recogido a fojas 759 – 775.
- Capitán Basilio Silgado, testigo de la ACP, testimonio recogido a fojas 776 – 781.
- Capitán Moisés Ayarza, testigo de la ACP, testimonio recogido a fojas 782 – 790.

Luego del testimonio del capitán Ayarza, los miembros y representantes de las partes discutieron algunos elementos relativos a la prueba de inspección judicial en remolcadores convocada para el día 19 de noviembre de 2013.

El día 19 de noviembre de 2013, se verificó una diligencia de inspección judicial en el muelle de la estación de la Unidad de Mantenimiento de Remolcadores, ubicada en Miraflores, Corregimiento de Ancón, Panamá, para inspeccionar un remolcador del tipo Armón. Por las partes, en representación de la ACP, estuvo presente la licenciada Tiany López, y los capitanes José Castillo, Carlos Collado y Jor El Vega. Por la UCOC, estuvieron presentes los capitanes Mauricio Pérez,

Danilo Berrío, Carlos Cárdenas e Iván De la Guardia. Asistieron los miembros de la JRL, Gabriel Ayú Prado, María Isabel Spiegel de Miró, Azael Samaniego, Carlos García y Nelson Carreyó, quien como ponente del caso, llevó la dirección de la diligencia. Fueron acompañados por la doctora Magdalena Carrera L., como Secretaria Judicial de la JRL. La transcripción de esta sesión de la diligencia se encuentra recogida entre las fojas 802 y 831.

El día 4 de diciembre de 2013, la apoderada judicial de la ACP, en escrito visible a foja 431, interpuso un escrito de objeción a la inspección judicial de remolcadores solicitada por la ACP, de la forma en que fue concedida por la JRL. Ese mismo día, 4 de diciembre de 2013, cumpliendo los trámites de rigor, la JRL dio traslado de dicho escrito a la UCOC, mediante nota No.JRL-SJ-156 (foja 434).

El día 6 de diciembre de 2013, se dio continuidad a la diligencia de inspección judicial a los remolcadores de la ACP, iniciándose la sesión en las oficinas administrativas de la Sección de Remolcadores de la ACP, ubicadas en el edificio 6000 de Altos de Jesús, Corregimiento de Ancón, Panamá. Se encontraban presentes en esta sesión de la diligencia los miembros: Azael Samaniego, Gabriel Ayú Prado, María Isabel Spiegel de Miró y Nelson Carreyó, quien presidió la diligencia. Por parte de la ACP estuvieron presentes la licenciada Tiany López y el capitán Moisés Castillo. Por la UCOC, estuvieron presentes los capitanes Víctor González, Mauricio Pérez, Agustín Espinosa, y Danilo Berrío. Estuvo presente también la doctora Magdalena Carrera L., como Secretaria Judicial de la JRL. En dicha diligencia, la JRL resolvió desestimar la objeción a la prueba de inspección judicial presentada por la ACP, y luego de ello dar continuidad con la diligencia, trasladándose las partes y los miembros presentes, al sector Atlántico, al muelle 15 de Monte Esperanza, donde se encontraba el Remolcador *Walker*. La transcripción de esta sesión de la diligencia se encuentra recogida entre las fojas 832 a 844.

El día 12 de diciembre de 2013, se dio continuidad a la diligencia de inspección judicial a los remolcadores de la ACP, iniciándose la sesión en las oficinas administrativas de la Sección de Remolcadores de la ACP, ubicadas en el edificio 6000 de Altos de Jesús, Corregimiento de Ancón, Panamá. Se encontraban presentes en esa sesión de la diligencia los miembros de la JRL: Carlos García, Gabriel Ayú Prado, María Isabel Spiegel de Miró y Nelson Carreyó, quien presidió la diligencia. Por parte de la ACP estuvieron presentes la licenciada Tiany López y el capitán José Castillo. Por la UCOC, estuvieron presentes los capitanes Mauricio Pérez, Agustín Espinosa y Carlos Cárdenas. Estuvo presente también la doctora Magdalena Carrera L., como Secretaria Judicial de la JRL. Luego de iniciar la diligencia, los miembros de la JRL presentes, junto con los representantes de las partes se trasladaron a la estación de la Unidad de Mantenimiento de Remolcadores, ubicada en Miraflores, corregimiento de Ancón, Panamá, donde se realizó la diligencia a bordo de los remolcadores Chiriquí, Pequerí, Colón y Gilberto Guardia. La transcripción de esta diligencia se encuentra recogida entre las fojas 845 a 868.

El día 18 de diciembre de 2013, se dio continuidad a la diligencia de inspección judicial a los remolcadores de la ACP, iniciando en las oficinas de la División de Dragados de la ACP, ubicadas en el edificio 37 de Gamboa, Distrito de Colón, Provincia de Colón, Panamá, encontrándose en esa diligencia los miembros de la JRL: Carlos García, María Isabel Spiegel de Miró y Nelson Carreyó, quien presidió la diligencia. Por parte de la ACP estuvieron presentes la licenciada Tiany López y los ingenieros Heriberto Castillo y César Saavedra. Por la UCOC, estuvieron presentes los capitanes Mauricio Pérez, Agustín Espinosa y Danilo Berrío y Francisco Crespo. Estuvo presente también la licenciada Jenny Cajar C., quien fungió como Secretaria Judicial de la JRL. Luego de iniciar la diligencia, los miembros de la JRL presentes, junto con los representantes de las partes, abordaron las Dragas Rialto M. Christensen y Alberto Alemán Zubieta.

La transcripción de esta diligencia se encuentra recogida entre las fojas 869 a 884.

Luego de la práctica de pruebas, el día 13 de agosto de 2013 se dio continuidad a la audiencia. Se encontraron presentes en esta sesión los miembros de la JRL Carlos García, María Isabel Spiegel de Miró y Nelson Carreyó, como miembro ponente. Por las partes, la UCOC estuvo representada por los capitanes Víctor González, Mauricio Pérez, Agustín Espinosa y Danilo Berrío. Por la ACP, la representación recayó en la licenciada Tiany López y estuvo presente el señor Francisco José Tejada. El miembro ponente le dio la oportunidad a las partes para que cuestionaran sobre las declaraciones que los peritos habían vertido en la diligencia judicial. Luego consultó con las partes, a fin de que manifestaran si requerían la transcripción de la diligencia judicial con la finalidad de preparar sus alegatos finales, lo que fue así resuelto.

Mediante Resuelto No.38/2015 de 22 de enero de 2015, el nuevo ponente del caso, licenciado Carlos Rubén Rosas, citó a las partes para que presentasen los alegatos finales del caso (foja 890).

El día 4 de febrero de 2015, se dio continuidad a la audiencia con la presencia de los miembros de la JRL María Isabel Spiegel de Miró, Gabriel Ayú Prado y Carlos Rubén Rosas, quien actuó como miembro ponente. Los alegatos finales de la UCOC se encuentran recogidos de fojas 904 a 907; y los de la ACP, de fojas 907 a 913.

V. ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

El presente caso gira en torno a dos propuestas de negociación giradas por la UCOC, el día 12 de abril de 2013 la primera, y el día 16 de abril de 2013 la segunda, para iniciar una negociación intermedia, fundamentada en una supuesta nueva tecnología en los nuevos remolcadores que la ACP ha venido adquiriendo para la operación del Canal de Panamá, la vía actual y las operaciones en el nuevo Canal ampliado, en la primera; y de la supuesta nueva tecnología que vienen enfrentando los miembros de la unidad negociadora en la Draga Alberto Alemán Zubieta, de reciente adquisición en la ACP. En ambas propuestas de negociación, la UCOC solicita la negociación de:

- a) Entrenamiento teórico-práctico de esa nueva tecnología;
- b) Incremento económico del 52% del salario básico actual de los miembros de esa sección por esa tecnología y los cambios en las condiciones de trabajo.

Los solicitantes sustentan que son negociables ambas propuestas, al tenor de lo que disponen los numerales 1 y 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, y las disposiciones de los numerales 4 y 5 del artículo 85 de la mencionada Ley, cuyos textos reproducimos a continuación:

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

1. *Los que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores de una unidad negociadora, excepto aquellos asuntos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en esta Ley o sean una consecuencia de ésta.*
2. *...*
3. *El número, tipos y grado de los trabajadores que puedan ser asignados a cualquier unidad organizativa, proyecto de trabajo u horario de trabajo; la tecnología, los medios y métodos para desempeñar un trabajo. La obligación de*

negociar estos asuntos quedará sujeta a la utilización de un método de negociación, en base a intereses y no a posiciones adversas de las partes, el que será establecido en los reglamentos. Los intereses de las partes deben promover necesariamente el objetivo de mejorar la calidad y productividad, el servicio al usuario, la eficiencia operacional del canal y la calidad del ambiente de trabajo.”

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

1. ...
2. ...
3. ...
4. **Los programas de evaluación de desempeño, premios e incentivos por desempeños sobresalientes, bonificaciones y cualquier otro incentivo que promueva la productividad.**
5. **Programas permanentes y continuos de capacitación y adiestramiento de personal, los cuales deberán proveer educación y entrenamiento especializado, a fin de incrementar la productividad, el desarrollo de habilidades y logros individuales que sean de beneficios para la Autoridad. La Autoridad también proveerá el entrenamiento necesario cuando se introduzcan nuevos métodos o tecnología en el lugar de trabajo, para el mejor cumplimiento individual y colectivo.**
6. ...
7. ...” (Resaltado de la Junta).

La UCOC alega en la primera de las solicitudes de negociación, que los nuevos remolcadores que se encontraban arribando al Canal de Panamá, construidos en el astillero Armón de España, incorporan nuevas tecnologías las cuales no estaban presentes en los remolcadores anteriores de la flota de la ACP. En la segunda solicitud, la UCOC alega que la Draga Alberto Alemán Zubieta, de reciente construcción, también incorpora nuevas tecnologías. En ambos casos, la UCOC alega que los miembros de su unidad negociadora requieren de un entrenamiento teórico-práctico que los capacite en el uso de las nuevas tecnologías; y solicitan negociar un incremento económico del 52% del salario básico actual, por los cambios en sus condiciones de empleo, surgidos de la exposición a estas nuevas tecnologías que supuestamente enfrentan los miembros de la unidad negociadora.

La ACP, por su parte, alega en torno a la primera solicitud de negociación, que si bien es cierto que estos remolcadores tienen un diseño más avanzado con ciertas diferencias en su estructura, para operarlos no se requiere, a juicio de la ACP, que los capitanes de remolcador cuenten con nuevas calificaciones o destrezas tecnológicas, y son del criterio que por ello no existe un cambio en la ejecución del trabajo de los capitanes responsables de remolcador y de los capitanes de remolcador. Argumentan además, que lo anterior significa que los equipos que deben utilizar los capitanes para operar estos nuevos remolcadores, así como sus funciones, no cambian, y además, que el medio y los métodos para realizar el trabajo son los mismos, por lo que no hay cambios en las condiciones de empleo o de trabajo de estos capitanes en los que se fundamente una negociación intermedia.

En cuanto a la segunda solicitud de negociación, la ACP alega que si bien la Draga Alberto Alemán Zubieta presenta variaciones que la hacen diferente, como es la forma de excavar que tiene esta draga, dichas variantes no suponen un cambio significativo en los implementos, métodos o medios de realizar el trabajo por parte de los capitanes y operadores de dragas. Alegan también que los trabajadores en los puestos mencionados pueden realizar el trabajo en ese nuevo equipo, con las calificaciones y conocimientos con los que cuentan

actualmente, luego de concluir una capacitación. Agregan que sus funciones no han variado y que sus condiciones de trabajo también se mantienen. Lo mismo ocurre con los oficiales de cubierta, quienes, a bordo de la Draga Alberto Alemán Zubieta, realizarán las mismas funciones que regularmente ejecutan en otras dragas.

Las partes estuvieron de acuerdo con que la JRL se pronunciase sobre los siguientes puntos controvertidos para resolver la solicitud:

1. *Si hay o no cambios de tecnología;*
2. *Si existe diferencia entre familiarización y entrenamiento y en qué consiste(n);*
3. *Si se está recibiendo entrenamiento por personal idóneo y si existe derecho a recibirlo;*
4. *Si los cambios de tecnología son susceptibles de ser considerados como fundamento para hacer exigible una negociación;*
5. *Si ha habido cambios en las condiciones de empleo susceptibles de ser considerados como fundamento para hacer exigible una negociación;*
6. *Asumiendo que haya cambios en la implementación de tecnología, si es negociable y hay obligación de negociar remuneración y entrenamiento en cuanto a los cambios de tecnología y de condiciones de empleo;*
7. *Si fue negociado y cubierto el tema de incremento salarial por implementación de nueva tecnología en la Convención Colectiva vigente.*

Todo lo anterior entre los remolcadores nuevos y los anteriores, y entre la Draga Alberto Alemán Zubieta y las anteriores.

Lo primero que se le ha pedido a la JRL es pronunciarse sobre si ha habido un cambio de tecnología con la llegada de los nuevos remolcadores y la nueva Draga Alberto Alemán Zubieta. En el primer caso, no le cabe duda a la JRL que los nuevos remolcadores incorporan nuevas tecnologías, que permiten a estos remolcadores tener más potencia, mayores comodidades, más capacidad para atender los retos que representa la operación del Canal en estos momentos y las del próximo Canal ampliado. Las pruebas documentales aportadas por la UCOC, así lo demuestran. El reporte del capitán Aníbal George, así lo declara (prueba UCOC #6, foja 184); el reporte del capitán Carlos Cárdenas (prueba UCOC #7, foja 213), por mencionar algunas de las abundantes pruebas documentales que corroboran la premisa que los nuevos remolcadores incorporan nuevas tecnologías.

El ingeniero Manuel Benítez corrobora estas pruebas al declarar: *...“La tecnología nueva adquirida. Lo que he dicho es que los remolcadores tienen componentes y la tecnología es muy posible que haya cambiado. Es decir los motores principales, es muy posible, que no sean iguales, por ejemplo, al de guardia que posiblemente eran motores que tenían gobernadores mecánicos y estos motores posiblemente tienen gobernadores electrónicos. En ese sentido, la tecnología para esos remolcadores ha cambiado.”... (Foja 496).*

Para la JRL nos ha quedado claro que los nuevos remolcadores tienen motores más potentes, mayor tamaño en el casco, sistema de propulsión y control diferente (tracción azimutal) sistema de embragues diferentes, sistemas de control del “winche” y sistemas de control de incendios con nuevas tecnologías, controladores de mando diferentes, por mencionar algunas de las diferencias que se han introducido en las adquisiciones recientes de remolcadores de la ACP.

El capitán Max Newman, también reconoce este hecho al declarar a pregunta *“¿Tienen los Remolcadores Armón nueva tecnología?”* lo siguiente: *“De hecho sí, si me enfoco en el principio y sobre la base de lo que estamos hablando de nueva tecnología”... Y luego a requerimiento del capitán Mauricio Pérez, de que aclarase*

su respuesta, a pregunta de ...“¿Tienen los nuevos remolcadores nueva tecnología, sí o no?, este contesta: “De hecho sí, por supuesto que sí” (foja 622).

En cuanto al cambio tecnológico en la Draga Alberto Alemán Zubieta, las pruebas aquí no son tan abundantes. Tenemos en primera instancia, las declaraciones del ingeniero Heriberto Castillo, quien manifiesta que no hay cambios de tecnología entre esta nueva draga y la anterior, propiedad de la ACP, la Draga Rialto M. Christensen (foja 740), al indicar que ambas son dragas mecánicas de tipo cucharón. No obstante ello, la Junta, luego de valorar las declaraciones de los ingenieros Esteban Sáenz (folio 600) y Rogelio Gordón (folio 704), este último quien rindió testimonio sobre el tema de capacitación que llevan a cabo en la ACP para familiarizar al personal operador de la draga con un programa que incluyó visitas al astillero en Holanda, deduce en atención a la preponderancia de la prueba, que efectivamente existe un cambio de tecnología en la nueva Draga Alberto Alemán Zubieta.

No obstante haber probado la UCOC que ha existido una introducción de nuevas tecnologías, tanto en la Draga Alberto Alemán Zubieta como en los remolcadores de nueva generación, dichos cambios en tecnología no tienen ninguna incidencia en las propuestas de negociación planteadas por la UCOC ante la ACP.

Esto es así porque en la primera propuesta de negociación, sobre la negociación teórico-práctica de las nuevas tecnologías incorporadas tanto a los remolcadores de nueva generación, los de la clase Cerro ITAMUT, como a la Draga Alberto Alemán Zubieta, es una propuesta que incide en el derecho de la administración de asignar trabajo. El artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP establece en su numeral 3 que es un derecho de la administración el asignar trabajo, tal como lo reproducimos a continuación:

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.* (Resaltado de la Junta).

Y el artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP establece en su numeral 7, que el derecho de la administración de asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo conlleva la facultad de determinar la necesidad, tipo y programa de adiestramiento que se da a un trabajador, tal como lo reproducimos a continuación.

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

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...

6. ...

7. *La necesidad, tipo y programa de adiestramiento que se da a un trabajador.*

8. ...

9. ...

10. ...

Por lo tanto, a juicio de la JRL, de la forma como viene redactada la propuesta de negociación, tanto para los nuevos remolcadores, como para la Draga Alberto Alemán Zubieta, entrenamiento teórico-práctico de esa nueva tecnología; y debido a que solo viene sustentada con base en los numerales 1 y 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica, esta propuesta incide en el derecho de la administración de determinar la necesidad, tipo y programa de adiestramiento.

No obstante lo anterior, la JRL reconoce que dado que ya existe un programa de adiestramiento elaborado por la ACP para atender la familiarización con los nuevos remolcadores, y adiestramiento y capacitación para los operadores de la Draga Alberto Alemán Zubieta, el representante exclusivo tiene a su disposición instrumentos que la convención colectiva aplicable le permite utilizar, para plantear sus puntos de vista en torno a estos programas de adiestramiento diseñados por la ACP.

Aun si no es negociable la propuesta, la UCOC ha expuesto en el trámite de esta solicitud, puntos de vista que, a juicio de la JRL, debiesen ser atendidos por la administración de la ACP, como lo es el asegurarse de que la capacitación o familiarización brindada tanto a los capitanes de remolcador, como a los oficiales de las dragas, garanticen una operación óptima, eficiente y segura. Cabe recordar que al tenor de lo que dispone el artículo 103 de la Ley Orgánica de la ACP, la ACP y los representantes exclusivos pueden trabajar en forma asociada y en conjunto, para identificar problemas y encontrar soluciones con el propósito de mejorar el funcionamiento de la ACP. En adición a lo anterior, mediante la cláusula 14.07 de la Convención Colectiva de Trabajadores No Profesionales de 2007, vigente para la UCOC por acuerdo formalizado mediante el MDE de 9 de diciembre de 2009, modificado por el MDE de 7 de agosto de 2012, la ACP está obligada a mantener abiertos los canales de comunicación con el representante exclusivo para permitirle expresar sus puntos de vista y recomendaciones sobre medidas y planes propuestos relativos al programa de adiestramiento.

La JRL siente que estos canales de comunicación deben ser utilizados para monitorear el sentir del representante exclusivo en torno a la operación segura del Canal de Panamá, en la vía acuática actual y en el Canal ampliado.

En cuanto a la segunda propuesta de negociación girada por la UCOC ante la ACP en sus correspondencias de 12 y 16 de abril de 2013, referente a un incremento económico del 52% del salario básico actual de los miembros de esa sección por esa tecnología y los cambios en las condiciones de trabajo, pasamos a hacer el análisis sobre su negociabilidad. La teoría del caso presentada por la UCOC gira en torno al argumento de que ha habido una introducción de nuevas tecnologías en los remolcadores y en la Draga Alberto Alemán Zubieta, que han causado cambios en las condiciones de empleo, que permiten la iniciación de una negociación intermedia, en atención a lo que dispone el numeral 1 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP. La UCOC aduce que la tecnología, y los medios y métodos para implementarla es negociable al tenor de los que dispone el numeral 3 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP.

La UCOC argumenta cambios en las condiciones de empleo en las responsabilidades de los capitanes de remolcador y de los operadores de la Draga Alberto Alemán Zubieta, por la introducción de nueva tecnología. Pero la UCOC no solicita ante la ACP negociar esos supuestos cambios en las

condiciones de empleo. Tampoco le solicita negociar el cambio tecnológico, ni los medios ni métodos para realizar el trabajo luego de ese cambio tecnológico.

En su lugar, la UCOC interpone una propuesta de negociación de un aumento del salario básico regular, girando una propuesta inicial de un incremento del 52%, para los capitanes de remolcador y operadores de la Draga Alberto Alemán Zubieta. Es por ello que esta JRL prescindirá de realizar un análisis si existió o no un cambio en las condiciones de empleo que causen afectaciones adversas a los capitanes de remolcador y a los operadores de la Draga Alberto Alemán Zubieta, y solo se limitará a realizar una evaluación sobre los aspectos de negociabilidad de la propuesta presentada por la UCOC en sus notas de 12 y 16 de abril de 2013.

La JRL concluye que si bien es cierto, al tenor de lo que disponen las secciones 11.02 y 11.03 de la Convención Colectiva de Trabajadores No Profesionales, existe un derecho mutuo de iniciar negociaciones intermedias sobre asuntos no cubiertos o negociados en una negociación colectiva; y que cuando existan cambios en las condiciones de empleo de los miembros de la unidad negociadora, la ACP está en la obligación de informar de dichos cambios, a fin de que el representante exclusivo evalúe o no si desea iniciar una negociación intermedia, ninguna de estas dos circunstancias están presentes en las propuestas de negociación giradas en su momento por la UCOC ante la ACP, mediante las correspondencias de 12 y 16 de abril de 2013.

La Ley Orgánica de la ACP, en su artículo 2, ha definido las condiciones de empleo como:

“Artículo 2. Para los efectos de esta Ley y los reglamentos, a menos que se usen de modo distinto o que en el contexto respectivo resulten con otro significado, las siguientes palabras y expresiones se entenderán con las definiciones consignadas en este artículo:

...

...

***Condiciones de empleo.** Políticas, prácticas y asuntos de personal, establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier otro instrumento idóneo, que afectan las condiciones de trabajo, salvo lo que expresamente excluye esta Ley.”*...

Ahora bien, ni la Ley Orgánica de la ACP ni el Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP definen el término “**condiciones de trabajo**”. No obstante, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en su portal *web* en inglés se refiere a las condiciones de trabajo como “...Generally speaking, working conditions cover a broad range of topics and issues, from working time (hours of work, rest periods, and work schedules) to remuneration, as well as the physical conditions and mental demands that exist in the workplace.”¹ Una traducción libre de esta referencia sería “...Generalmente hablando, las condiciones de trabajo cubren un amplio rango de tópicos y asuntos, desde el tiempo laboral (horas de trabajo, descansos y jornadas de trabajo) hasta la remuneración, al igual que las condiciones físicas y demandas mentales que existen en el sitio de trabajo.”

En fallo reciente de la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia (CSJ), de 6 de octubre de 2015, que resolvía un recurso de apelación interpuesto por la ACP contra la Decisión No.8/2012 de 21 de marzo de 2012 de la JRL, que resolvió la disputa de negociabilidad NEG-01/11, los Magistrados de la Sala Tercera de la CSJ se refirieron al tema al indicar:

¹ <http://www.ilo.org/global/topics/working-conditions/lang--en/index.htm>

“Dentro de este contexto, la Ley Orgánica define, en su artículo 2, las condiciones de empleo como las ‘políticas, prácticas y asuntos de personal establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier otro instrumento idóneo que afecten las condiciones de trabajo, salvo lo que expresamente excluye la Ley’. Y por condiciones de trabajo puede entenderse – aún cuando la Ley Orgánica no define el término- como los ‘aspectos del contenido del contrato de trabajo que se refieren al modo, tiempo y lugar de la prestación del trabajo y la remuneración recibida a cambio’ (A. Martín Valverde y J. García Murcia, Glosario de empleo y relaciones laborales, Madrid, 1998)”

Es por ello que los incrementos de salarios son negociables, al tenor de lo que define la Ley Orgánica de la ACP, al constituirse estos como condiciones de trabajo, sujetos a las políticas de empleo que se adscriban a la ACP. En ese sentido, la propuesta de incremento de un 52% de salario básico de los capitanes de remolcadores y de los operadores de la Draga Alberto Alemán Zubieta, es negociable. Y los incrementos salariales, como asunto de negociación, no limitan, restringen o infringen alguno de los derechos de la ACP establecidos en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP.

Ahora bien, no basta que un asunto sea negociable, para que exista la obligación de negociar este asunto en una negociación intermedia. Las negociaciones intermedias son negociaciones colectivas entre la ACP y algún representante exclusivo, sobre condiciones de empleo de los miembros de la unidad negociadora que ellos representan, que se realizan dentro del período de vigencia de una Convención Colectiva. El Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP hace referencia implícitamente a las negociaciones intermedias, al establecer en su artículo 59 que **“... en la convención colectiva correspondiente se deberán estipular los procedimientos y mecanismos para iniciar negociaciones sobre asuntos no incluidos en una convención colectiva en vigencia.”** (Resaltado de la Junta)

Y vemos que la Sección 11.02 de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, aplicable a la unidad negociadora de los Capitanes y Oficiales de Cubierta, en virtud del MDE de 9 de diciembre de 2009, modificado por el MDE de 12 de agosto de 2012, señala que:

“SECCION 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 a iniciar una negociación intermedia, en la medida que dicho derecho esté definido en la Ley Orgánica”

Es por ello que para que exista la obligación de negociar un asunto negociable a través de una negociación intermedia, este asunto a negociar requiere ser novedoso, o sea que no hubiese sido negociado durante el proceso de negociación que derivó en la convención colectiva que tiene vigencia en ese momento.

En el presente caso, esta JRL advierte que más adelante, en las Secciones 23.13 y 23.14 de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, aplicable para la UCOC, se observan incorporados aumentos salariales y otras disposiciones económicas para los miembros de la Unidad, tal como reproducimos a continuación:

“SECCIÓN 23.13. AJUSTE SALARIAL.

La ACP conviene que, durante la vigencia de la presente convención colectiva, el Administrador ajustará el salario básico correspondiente a las categorías ocupacionales que corresponden a la unidad negociadora, de la manera siguiente:

	2007	2008	2009	2010		2011	2012	2013	2014	2015
Ajuste salarial (%)	2.0	1.5	1.5	1.5		1.5	1.5	1.5	1.5	1.5

El ajuste salarial correspondiente al año fiscal 2007 será efectivo no antes de los cuarenta y cinco (45) días calendarios siguientes a la firma de la presente convención colectiva. Los ajustes subsiguientes serán efectivos el primer período de pago del año calendario de vacaciones correspondiente. Estos ajustes se harán sobre el salario básico anual establecido para cada grado y escalón de las categorías salariales cubiertas por esta convención colectiva.

SECCIÓN 23.14. BONO POR PRODUCTIVIDAD.

(a) Se acuerda que, a partir del año 2007, la ACP establecerá un bono por productividad, que se reconocerá y pagará a los trabajadores anualmente siempre que, durante el año correspondiente, se alcancen o excedan las metas corporativas establecidas de tiempo en tiempo por la ACP y medidas con el Índice de Desempeño Corporativo (IDC).

(b) Este bono se instituye para premiar de forma equitativa el esfuerzo de los trabajadores de la organización, el trabajo en equipo, el buen servicio al cliente y para promover el alineamiento de la empresa con los objetivos y metas comunes.

(c) Serán acreedores a este bono los trabajadores que obtengan una evaluación de desempeño de “Completamente Satisfactorio” o una mejor evaluación.

(d) Se acuerda que, a partir del año fiscal 2007, los premios individuales por desempeño sobresaliente, superior y logro existentes, serán incorporados y formarán parte del bono por productividad.

(e) Según se alcancen o excedan las metas y objetivos establecidos para un año determinado se pagará uno de los porcentajes indicados a continuación:

(1) Si se alcanzan las metas y objetivos establecidos por la ACP, el bono será de 2% sobre el salario básico del trabajador.

(2) Si se exceden en 3% las metas y objetivos establecidos por la ACP, el bono será de 3% sobre el salario básico del trabajador.

(3) Si se exceden en 6% las metas y objetivos establecidos por la ACP, el bono será de 4% sobre el salario básico del trabajador.

(4) Si se exceden en 10% las metas y objetivos establecidos por la ACP, el bono será de 5% sobre el salario básico del trabajador.

(f) Si conforme a los resultados obtenidos en un determinado año fiscal proceda pagar el bono por productividad, el pago correspondiente se hará en el mes de diciembre inmediatamente posterior.

(g) El Administrador establecerá las guías y procedimientos generales aplicables al otorgamiento de este bono por productividad.”

Toda vez que los incrementos salariales de los miembros de la unidad negociadora fueron un asunto negociado e incorporado a la Convención Colectiva vigente, a pesar de ser un asunto negociable, no existe la obligación de

la ACP de negociar este asunto en una negociación intermedia, al tenor de las disposiciones legales, reglamentarias y convencionales, aplicables al caso.

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

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar que no son negociables las propuestas de un entrenamiento teórico-práctico por nuevas tecnologías que se incorporan a los remolcadores del tipo Armón y a la Draga Alberto Alemán Zubieta.

ARTÍCULO SEGUNDO: Declarar que no existe el deber de negociar la propuesta de un incremento económico de 52% del salario básico actual de los Capitanes de Remolcador y de los Operadores de la Draga Alberto Alemán Zubieta.

Fundamento de Derecho: Artículos 100 y 102 de la Ley Orgánica; Artículos 11 y 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá; Artículos 11.02, 23.13, y 23.14 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales; Memorando de Entendimiento de 9 de diciembre de 2009, modificado por el Memorando de Entendimiento de 12 de agosto de 2012 entre la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta y la Autoridad del Canal de Panamá.

Notifíquese y cúmplase,

Carlos Rubén Rosas R.
Miembro Ponente

Gabriel B. Ayú Prado C.
Miembro

Mariela Ibáñez de Vlieg
Miembro

Azael Samaniego P.
Miembro

María Isabel Spiegel de Miró
Miembro

Jenny A. Cajar Coloma
Secretaria Judicial, Interina