

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, cinco (5) de septiembre de dos mil dieciséis (2016).

DECISIÓN No.17/2016

**Disputa de Negociabilidad No.NEG-05/14
Presentada por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta
contra de la Autoridad del Canal de Panamá.**

I. COMPETENCIA DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

La Ley 19 de 11 de junio de 1997, Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), en su artículo 111 crea la Junta de Relaciones Laborales de la ACP (en adelante JRL), con el propósito de promover la cooperación y el buen entendimiento en las relaciones laborales, así como para resolver conflictos laborales que están bajo su competencia.

El artículo 113, numeral 2 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, otorga competencia privativa a esta JRL para resolver disputas sobre negociabilidad; mientras que el artículo 1, del Acuerdo No.6 de 5 de abril de 2000, de la JRL, dispone que la JRL tendrá competencia privativa, de conformidad con lo previsto en el numeral 2 del artículo 113 de la Ley Orgánica, para resolver las disputas sobre negociabilidad que puedan surgir entre la administración y el representante exclusivo de una unidad negociadora.

II. ANTECEDENTES DEL CASO

El día veinte (20) de febrero de dos mil catorce (2014), el señor Gerardo Martínez (q.e.p.d.), Secretario General de la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante UCOC) presentó disputa sobre negociabilidad intermedia, indicando que acuden a la JRL para resolver la negativa para negociar por parte de la ACP. Tal como lo establece el memorándum de entendimiento del 9-12-2009 en la sección 11-04 y tal como lo establece la Ley Orgánica en sus artículos 85 (numeral 4 y 5) y 102 (f.1 a 3).

Con la denuncia se aportó copia de carta de UCOC-017-2014, fechada 4 de febrero de 2014, dirigida al ingeniero Esteban Sáenz, Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones de la ACP (f.4). Igualmente se adjuntó nota de 18 de febrero de 2014, de la ACP, dirigida al capitán Gerardo Martínez (q.e.p.d.), Secretario General de UCOC (f.5 y 6).

Mediante notas JRL-SJ-300/2014 (f.7) y JRL-SJ-301/2014 (f.8) de 28 de febrero de 2014, se anuncia a las partes que se asignó a la licenciada María Isabel Spiegel de Miró como miembro ponente de la NEG-05/14.

El 18 de marzo de 2014 la ACP, por medio de la Gerente Interina de Relaciones Laborales Corporativas de la ACP, responde con relación a la disputa de negociabilidad presentada en su contra por UCOC (f.16 ss.).

Por medio de la nota JRL-SJ-343/2014 se le remite a UCOC copia de la repuesta que da la ACP, respecto a la NEG-05/14 (f.21).

Mediante Resuelto No.46/2014 de dieciocho (18) de marzo de 2014, la JRL programó audiencia y reunión preliminar para el dieciséis (16) y siete (7) de abril de dos mil catorce (2014), respectivamente (f.20).

La ACP aporta poder conferido a favor de la licenciada Tiany López (f.23).

UCOC aporta al proceso su lista de testigos (f.30 ss). La ACP, mediante escrito que reposa de foja 39 a 41, presenta Objeción contra el Listado de Testigos y pruebas documentales presentadas por UCOG.

Por medio de escrito, que reposa a foja 42, se puede apreciar el listado de peritos anunciados por la ACP. También se observa en el expediente solicitud hecha por UCOG en cuanto a que se añada al capitán Pedro Mejía como perito dentro del proceso NEG-05/14 (f.52 y 72).

Se presenta oposición por parte de la ACP a la objeción de UCOG en contra del listado de testigos y pruebas documentales presentados por la ACP (f. 66 y 67). La ACP también se opone al listado de testigos y pruebas documentales presentadas por UCOG (f.68). De igual manera, UCOG también objeta la lista de testigos presentada por la ACP (f.73 y 74) y da respuesta al escrito de objeción de testigos y pruebas documentales, presentado por la ACP (f.75 y 76).

La reunión preliminar fue celebrada el día siete (7) de abril de dos mil catorce 2014 (f.82). En dicha reunión el representante de UCOG indicó que el cuadro de obligaciones 5528 fue modificado por la ACP, por lo que existe una afectación en las condiciones de empleo, dado que los capitanes de remolcador no están contratados como bomberos de la ACP, lo cual sería probado con testigos y pruebas. Como ejemplo mencionó que en el cuadro anterior 4350 no existe por ningún lado una cuadrilla contra incendios, lo que sí existe en el nuevo cuadro de obligaciones es que debe estar formada al menos por dos (2) personas, que las funciones de bombero no aparecían en el cuadro de obligaciones y tampoco está contemplado en su descripción de puesto.

Por su parte, la representante de la ACP precisó que desde la perspectiva de la ACP, el asunto no es un tema negociable al ser un tema de seguridad y un derecho privativo de la Administración y por tanto, irrenunciable. Adicionalmente, señaló que en la primera solicitud de negociación presentada por el sindicato jamás se identificó cuál era el impacto y los cambios en las condiciones de empleo y que el sindicato trata de subsanar lo que desde un inicio no se presentó y eso es lo que la ACP probaría.

El capitán Crespo manifestó que el sindicato no estaba cuestionando el derecho de la Administración, que ellos, refiriéndose a la Administración, tienen ese derecho según el artículo 100 de la Ley Orgánica, pero si esos cambios tienen un efecto mayor que de poca importancia también tienen la obligación de negociar y que esos cambios en el cuadro de obligaciones es lo que están pidiendo negociar.

La licenciada López, apoderada de la ACP, señaló que la disputa fue presentada de manera incompleta y que no se puede tener una negociación sobre un cambio de condición de trabajo que no ha sido identificado por el sindicato, que el caso no es negociable y si desde el principio no cumplen con los requisitos exigidos para presentar la disputa entonces lo que trata de hacer el sindicato, es subsanar un error desde el principio y está modificando el proceso, dejando a la ACP en indefensión porque ha modificado su disputa.

El capitán Crespo expresó que no son elementos nuevos y citó que el día 26 de febrero de 2014 se le presentó a la Administración una carta en ese sentido.

La ACP presentó en ese momento una objeción a los testigos y pruebas documentales.

El representante de UCOG señaló que la afectación más importante es la creación de las cuadrillas contra incendios y mencionó algunos ejemplos acerca de la modificación de funciones por la creación de la cuadrilla que han sido atribuidas al Capitán.

En este punto, la licenciada López manifestó que se estaba entrando al fondo del caso, que el sindicato lo ve desde una perspectiva diferente, fueron cambios requeridos por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y en el cuadro anterior erróneamente se había usado SOLAS que es para equipos de más de 500 toneladas, que no los hay en el Canal. Indicó que sobre la base de ese

requerimiento, se debía modificar el cuadro el cual es producto de la AMP y de lo que rige en el Canal, que responde a los reglamentos de la ACP, siendo temas de fondo que serán presentados en Audiencia. Agregó que la ACP tiene bomberos que relevan de la responsabilidad a los capitanes y no se les pide nada que no existiera antes; en adición a que no hay una necesidad de negociar sobre la base de un impacto en las condiciones de empleo que no se verifican.

La licenciada López también indicó que los cambios no implican la obligación de negociar, que efectivamente hubo un cambio en el documento pero se dieron sobre la base que es un derecho de la Administración, siendo un tema de seguridad, sin cambiar nada en cuanto a la condición de trabajo, que se aplicaba SOLAS, se hizo el ajuste del cuadro a las normas de seguridad de la ACP y como es un tema de seguridad no es negociable.

Señaló que si hubo cambios de condiciones de empleo no han sido afectados porque a los capitanes no se les pide nada que no hayan hecho en los últimos años y que la responsabilidad de luchar contra incendios está reservada a los bomberos, habiendo gente especializada para estas labores. Indicó que el sindicato debe probar que hubo cambio en las condiciones de empleo.

En este punto, el capitán Crespo preguntó a la JRL si pudieran presentar testigos adicionales. La ponente señaló que se estaba otorgando tiempo para que presentaran sus testigos y solicitó a UCOC reconsiderar el número de testigos.

El representante de UCOC indicó que querían agregar dos (2) personas, Randall Evans por Randy Evans y Lewis Stabler por Lew Stabler. Además accedieron a reducir el número de testigos, quedando solo el capitán Roberto Solís de los seis (6) testigos que hablarían de un mismo tema.

Luego de un receso se estableció como asunto a decidir **“si es o no objeto de una negociación intermedia la implementación de los cambios en el cuadro de obligaciones contenidos en el formulario 5528 OPRR, en cuanto a las funciones del personal de UCOC en relación a la extinción de incendios” y “si los cambios introducidos por ACP, producto de las exigencias de la AMP han causado un impacto más que mínimo en las condiciones de empleo en el personal de UCOC en relación a los temas de incendio y de ser cierto si existe el deber de negociar.”** (fs.82 y 83) (El subrayado es de la JRL).

El primer día de audiencia se celebró el día 16 de abril de 2014, tal como se desprende de la lista de asistencia a foja 146 del expediente, teniendo las partes la oportunidad de exponer sus alegatos iniciales, y presentar las pruebas. UCOC presentó las suyas, y las enunció (fs.209 y 210) de la siguiente manera: La descripción de puesto del marinero de remolcador MG-07, la descripción de puesto del capitán responsable del remolcador FE-16, la descripción de puesto del capitán de remolcador FE-15, la del maquinista jefe de estación de tierra ME-14, la de puesto de auxiliar de guardia ME-11, la norma de seguridad 2600-SEG-311 de la Junta de Inspectores, el cuadro de obligaciones 5528 del 27 de enero de 2014, el cuadro de obligaciones 4350, revisión agosto de 2010 y el memorando del *Panama Canal Commission* de diciembre 21 de 1999. En total fueron nueve (9) pruebas documentales aportadas en el acto de audiencia por parte de UCOC tal como se señala en la transcripción de la audiencia (f.209).

La ACP tachó todas las pruebas presentadas por UCOC (fs.86 a 116) a excepción de la descripción de puesto de capitán responsable de remolcador, todas las demás las tacha por no estar autenticadas (f.210). En adición, tachó la prueba No.1 que es la descripción de puesto del marinero de remolcador MG-07, por considerarla irrelevante, ya que este caso lo está llevando el representante de UCOC sobre la base de la funciones que están o que deben realizar ellos (capitanes de remolcadores y responsable de remolcador) a bordo de los remolcadores, siendo irrelevante, según señala, el tema de los marineros. También tachó por las mismas razones las que se refieren al maquinista de jefe de estación ME-14 y al maquinista auxiliar de guardia ME-11; en cuanto a la norma no presentaron objeción. Objeta el cuadro de obligaciones (prueba 7 y 8), por no llevar los sellos, a excepción de la descripción del puesto de capitán responsable de remolcador referente a Ariel

Camargo, ya que en una de sus páginas lleva el sello (f.89). En cuanto al memorando lo objetan por no llevar el sello legal.

La ACP presenta sus pruebas documentales (fs.117 a 145), tales como: 1. la norma de seguridad con los debidos sellos de la organización, la 2600-SEG-311; 2. el mail que contiene la aprobación del señor Oscar Amaris, con relación al Cuadro de Obligaciones; 3. el cuadro de obligaciones, el formulario 5528 de 27 de enero de 2014, tal cual fue revisado; 4. el cuadro de obligaciones, revisado en agosto de 2008; 5. el formulario de consignas para casos de emergencia de la División de Dragados, en el caso de remolcadores; 6. el formulario 2744, revisado en octubre de 2007, que contiene el cuadro de estaciones de la draga RM-Christensen; 7. una muestra del plan de capacitación que reciben los oficiales de cubierta para convertirse en capitanes de remolcador; el programa de desarrollo de capitanes de remolcador; 8. el perfil de capacitación del Comandante David Cargill. UCOC objetó las pruebas de ACP 2, 5,6 y 8 de la ACP (fs. 212). No objetaron la 1, 3,4 y 7.

El tribunal resolvió en audiencia negar las objeciones presentadas por ambas partes y se admitieron todas las pruebas en cuanto a documentos testigos y peritos. (fs. 217 y 218).

En el día programado de audiencia no se pudieron agotar todos los temas pendientes, por lo que se decidió en audiencia continuar el 21 de abril de 2014 (f 241). De igual manera, el 21 de abril no se pudieron evacuar algunos testimonios pendientes, y se fijó la continuación para el 30 de abril de 2014, por medio del resuelto No. 52/2014 de 22 de abril de 2014 (f.156). Sin embargo, mediante resuelto No.56 de 29 de abril de 2014 se resolvió reprogramar nuevamente la fecha de continuación de audiencia, quedando fijada para el día 20 de mayo, fecha ésta en la que se concluyó con la evacuación de las declaraciones pendientes, y se determinó que los alegatos finales se presentarían de manera escrita, para lo cual la JRL otorgó a las partes un plazo de diez (10) días hábiles consiguientes a la conclusión de la audiencia.

Los alegatos finales fueron presentados el 3 de junio de 2014 por cada una de las partes (fss.171 a 199).

Como se aprecia, las partes tuvieron la oportunidad de exponer sus alegatos presentar las pruebas y hacer las objeciones que estimaron pertinentes (fs.171 a 180 y 181 a 199; f.206).

Rindieron testimonio: el perito Randal Evans (fss.219); los testigos Diana Vergara (fss.229), Omar Vanterpool (fss.242), Lewis Stabler (fss.252), José Almanza (fss.259), Rolando Arrue (fss.262), Pedro Mejía (fss.270), Orlando Cedeño (fss.283) y el perito David Cargill (fss.301).

III. POSICIÓN DEL DENUNCIANTE

En la solicitud de negociabilidad presentada ante esta JRL el día veinte (20) de febrero de dos mil catorce (2014) por el capitán Gerardo Martínez (q.e.p.d.), Secretario General de UCOC, se indicó lo siguiente:

“Estamos acudiendo ante ustedes para resolver la negativa para negociar por parte de la Autoridad del Canal de Panamá a través de su Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones, el Ing. Esteban Sáenz a quien se le solicito (sic) una negociación intermedia. Tal como lo establece el memorándum de entendimiento del 9-12-2009 en la sección 11-04 y tal como lo establece la Ley Orgánica:” (f.1). Acto seguido, el solicitante transcribe el artículo 85 (numerales 4 y 5) y el artículo 102 de la Ley Orgánica y pasa a señalar los siguientes hechos:

“1. En documento fechado 04 de febrero de 2014 se solicitó al Ingeniero Sáenz Negociación Intermedia por cambios efectuados en el cuadro de obligaciones con numero (sic) de formulario 5528 (OPRR)

No.1 carta UCOC-017-2014.

2. El 18 de febrero de 2014, la Autoridad del Canal de Panamá, a través del Ingeniero Esteban Sáenz se negó a negociar.

No. 2 Carta del 18 de febrero de 2014 del Ing. Esteban Sáenz.” (f.3).

Con la denuncia se aportó (fs. 5 y 6) copias de los dos documentos a los que se hace referencia en los hechos (carta de UCOC-017-2014, fechada 4 de febrero de 2014 y nota de 18 de febrero de 2014, de la ACP).

UCOC, enuncia en su denuncia los siguientes puntos a resolver:

“Disputa a Resolver

- 1 Implementación
- 2 Alcance
- 3 Remuneración económica
- 4 Cualquier otro asunto que surja durante la negociación.”

IV. POSICIÓN DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

La Gerente Interina de Relaciones Laborales Corporativas de la ACP, licenciada Dalva C. Arosemena, en repuesta (fs.16 a 19) a la disputa de negociabilidad presentada por UCOC, por considerar que la ACP se niega a negociar los cambios efectuados en el cuadro de obligaciones, formulario 5528 de la Sección de Remolcadores (OPRR) de la División de Recursos de Tránsito (OPR), señaló lo siguiente:

“Mediante el Memorando de entendimiento (MDE) del 9 de diciembre de 2009, suscrito entre la ACP y la UCOC, dicha organización sindical adoptó el Artículo 11 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales, relativo a la negociación intermedia. En la Sección 11.01 se establece lo siguiente:

SECCIÓN 11.01. DISPOSICIÓN GENERAL...

En concordancia con la norma citada, nos referiremos entonces al artículo 102 de la Ley No.19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la ACP, que identifica los asuntos negociables:

“Artículo 102...”

Continúa señalando la ACP, *“Como puede verse, la negociación intermedia solo aplica a los numerales 1 y 2 del precitado artículo 102, los cuales hacen referencia a los asuntos que afectan las condiciones de empleo de los trabajadores de la unidad negociadora y los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la Administración de conformidad con los derechos establecidos en el artículo 100 de la Ley Orgánica, que se cita más adelante, y las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado por tales decisiones, a menos que tales decisiones solo tengan un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.*

Resulta claro que cualquier solicitud de negociación intermedia del sindicato debe ser sobre un tema sujeto a negociación de los referidos numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica.”(f.17).

La ACP sostiene que *“Mediante nota con código UCOC-017-2014, recibida el 4 de febrero de 2014, UCOC solicitó al ingeniero Esteban Sáenz, Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones (OP), iniciar una negociación intermedia, por los cambios efectuados al formulario 5528, Cuadro de Obligaciones de OPRR.”*

No obstante, UCOC no precisó en su solicitud a qué cambio del prenombrado formulario se refiere y cómo este se enmarca en un asunto negociable según lo establecido en los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica.

Continúa señalando la ACP que, en la referida nota, UCOC presenta como propuestas de negociación lo siguiente: capacitación, implementación, alcance, remuneración económica y cualquier otro asunto que surja en la negociación y que, en virtud de lo anterior, la ACP entiende que UCOC desea negociar el impacto y la implementación de la decisión de la Administración de revisar el referido formulario. Manifiesta que las propuestas de UCOC no son específicas y que su solicitud de negociación no deja claro cómo la revisión del cuadro de obligaciones ha impactado adversamente las condiciones de trabajo de los Capitanes Responsables de Remolcador y Capitanes de Remolcador, con un efecto de más

que de poca importancia, tal como lo requiere el numeral 2 del Artículo 102 de la Ley Orgánica.

Por otro lado, manifiesta la ACP que en vista de lo antes señalado, deben aclarar que en la carta de respuesta de la ACP fechada 18 de febrero de 2014, el ingeniero Sáenz le comunicó al capitán Gerardo Martínez, secretario general de UCOC, que en su solicitud de negociación no suministraba información suficiente con relación al cambio alegado y por tal razón, con base en la información provista por el sindicato, su solicitud no procedía.

La parte actora sostiene que el formulario 5588 de OPRR contiene el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia, documento que es requerido en todo equipo flotante por la norma de seguridad marítima para Equipos de Salvavidas y Rescate necesarios a bordo de los Equipos Flotantes, 2600SEG-311, expedida por la Junta de Inspectores de la ACP (OPXI).

Al respecto, continúa señalando la ACP, que la Norma 2600SEG-311, en el punto 6.7.1 establece las especificaciones que debe contener el cuadro de obligaciones y que la referida norma, en el punto 7.2, otorga la responsabilidad de aprobación de los cuadros de obligaciones a la unidad de Seguridad Marítima (OPXI-S) de la ACP.

Además, manifiesta que de las porciones de la norma de seguridad citada, se desprende claramente que el cuadro de obligaciones es un requisito de seguridad, cuya aprobación es responsabilidad de OPXI-S; y que por lo tanto, luego de la debida consulta y aprobación de OPXI-S, el 24 de enero de 2014, OPRR culminó la revisión del formulario 5588, a fin de aclarar su contenido con lo que establece la referida Norma 2600SEG-311.

Agrega que OPRR ha informado que los cambios hechos al referido cuadro de obligaciones, se orientan a reforzar la autoridad y responsabilidad del capitán de remolcador, para que los tripulantes busquen las instrucciones del capitán, al escuchar la alarma correspondiente. Afirma la ACP, que la versión anterior del formulario indicaba de manera específica, las tareas o actividades que tenían que realizar cada tripulante, según la alarma correspondiente; no obstante, y en apego a la normativa vigente, es importante para la seguridad de la operación, que cada tripulante reciba de manera clara las instrucciones del capitán. Añade que, se puede apreciar que el ajuste hecho al formulario se mantiene dentro de las funciones y responsabilidades de un capitán de remolcador, como la autoridad sobre las personas a bordo del remolcador. (Reverso de la f.18).

La ACP señala que al ser el formulario 5588 un requisito de una norma de seguridad, la decisión de actualizarlo conforme a dicha norma, se fundamentó en la potestad de la Administración de la ACP de determinar las medidas de seguridad interna de la Autoridad, lo que incluye la potestad de establecer políticas e implementar las acciones destinadas a salvaguardar el Canal de Panamá, su funcionamiento, el patrimonio de la Autoridad y a su personal, de riesgos y amenazas internas y externas, de acuerdo con los reglamentos pertinentes y dentro del marco de la leyes de la República. Este derecho está debidamente establecido en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP y desarrollado en el artículo 10 del Reglamento de Relaciones Laborales.

Por otro lado, sostiene que el Acuerdo No.12 de 3 de junio de 1999, que contiene el reglamento de Control de Riesgo y Salud Ocupacional y que en base a su artículo 26, se puede afirmar que es responsabilidad de la ACP promulgar y hacer cumplir las normas internas de seguridad marítima, por tanto, siendo el cuadro de obligaciones un requisito de una norma de seguridad, cuyo contenido es aprobado por OPXI-S, este debe ser cumplido.

La ACP manifiesta que es importante señalar que la ACP considera que la decisión de revisar y actualizar el referido formulario no ha impactado las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador, con un efecto de más que de poca importancia. De igual manera, indica que deben destacar que UCOC tampoco logra articular en su solicitud de negociación, cuál es el impacto adverso en las condiciones de trabajo de los capitanes, por lo cual es necesario iniciar una

negociación intermedia por impacto e implementación de la decisión de la Administración.

Concluye indicando que con todo lo señalado hasta el momento, resulta evidente que la solicitud de negociación presentada por UCOC carece de justificación y sustento, ya que omite y no se enmarca en un asunto negociable a la luz de los numerales 1 y 2 del precitado artículo 102 y solicita a la JRL que desestime la disputa de negociabilidad presentada por el capitán Martínez en representación de UCOC.

V. CONSIDERACIONES DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

De la disputa de negociabilidad NEG-05/14 se desprende que la misma gravita sobre la negativa de la ACP de negociar cambios efectuados en el cuadro de obligaciones con número de formulario 5528 (OPRR), revisado en el año 2014.

En la disputa de negociabilidad elevada a la JRL hacen referencia a los numerales 4 y 5 del artículo 85 y al artículo 102, ambos de la Ley Orgánica de la ACP.

UCOC, entre los hechos a los que hace mención, sostiene que en documento fechado 4 de febrero de 2014 se solicitó al Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones, ingeniero Esteban Sáenz, Negociación Intermedia por cambios efectuados en el cuadro de obligaciones con número de formulario 5528 (OPRR) y que la ACP se negó a negociar mediante carta de 18 de febrero de 2014, suscrita por el ingeniero Sáenz (f. 3).

Mientras que sobre el asunto planteado por UCOC, la ACP considera que la decisión de revisar y actualizar el referido formulario no ha impactado las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador, con efecto de más que de poca importancia. La ACP destaca que UCOC tampoco logra articular en su solicitud de negociación, cuál es el impacto adverso en las condiciones de trabajo de los capitanes, por lo cual es necesario iniciar una negociación intermedia por impacto e implementación de la decisión de la Administración y que dicha solicitud no se enmarca dentro de un asunto negociable a la luz de los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley 19 de 11 de junio de 1999. Agrega que la revisión y actualización del cuadro de obligaciones contenido en el formulario 5588 de OPRR, se realizó en cumplimiento de lo establecido en la Norma de Seguridad 2600SEG-311, y no afecta las condiciones de trabajo de los referidos trabajadores, por lo que solicita que se desestime la disputa de negociabilidad presentada por UCOC.

Por otro lado, en reunión preliminar celebrada con las partes el 7 de abril de 2015, como ya hemos manifestado en los antecedentes, se estableció como asunto a decidir: “si es o no objeto de una negociación intermedia la implementación de los cambios en el cuadro de obligaciones contenidos en el formulario 5528 OPRR, en cuanto a las funciones del personal de UCOC en relación a la extinción de incendios y si los cambios introducidos por ACP, producto de las exigencias de la AMP han causado un impacto más que mínimo en las condiciones de empleo en el personal de UCOC en relación a los temas de incendio y de ser ciertos si existe el deber de negociar.” (f.82 y 83).

De la disputa presentada, como de la respuesta dada a la misma, por parte de la ACP, no le queda duda a esta JRL que efectivamente se han dado modificaciones al cuadro de obligaciones. Lo que habrá que determinar es si dichos cambios han ocasionado afectación en las condiciones de empleo de los capitanes de remolcadores, por el impacto e implementación del formulario 5528 de 27 de enero de 2014, formulario este que reposa a foja 122 del expediente. Para verificar lo anterior, debemos enfrentar el nuevo formulario, con cuadros de obligaciones anteriores, para constatar en qué ha variado y si la variación, como hemos dicho, produce afectaciones más que de poca importancia en las condiciones de empleo del capitán de remolcador, para entonces determinar si existe o no el deber de negociar implementación y remuneración económica, al tenor de lo dispuesto en los artículos 100 y 102 de la Ley Orgánica y el artículo 11 de la Convención Colectiva, de la Unidad de Trabajadores No-Profesionales, y que a saber disponen lo siguiente:

ARTÍCULO 100 DE LA LEY ORGÁNICA

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 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...
5. *Tomar las medidas para cumplir con la misión de la Autoridad durante una urgencia.*

De la lectura de este artículo se desprende que es un derecho de la Administración determinar las medidas de seguridad interna de la ACP. Siendo esto así, queda establecido por Ley que las medidas que adopte la ACP en cuanto a la seguridad interna, no son negociables, ya que de negociarlas se estaría infringiendo esta disposición que taxativamente le da dicha prerrogativa a la administración de la ACP. Sumado a ello, está la facultad que tiene la administración de asignar y dirigir el trabajo, así como determinar el personal necesario para las actividades relacionadas con el funcionamiento del canal, como lo sería por ejemplo los que conforman la cuadrilla contra incendio. También se establece el derecho que tiene la Administración de tomar las medidas en caso de urgencia, como las que se diesen en el caso que nos ocupa, al adoptar medidas para sofocar un incendio, en la eventualidad que el mismo se produzca.

Lo que se debate en esta disputa de negociabilidad se concentra en la creación de una cuadrilla contra incendio a la que hace referencia el formulario o cuadros de obligaciones confeccionado, atendiendo a la norma de seguridad 2600SEG-311 (JUNTA DE INSPECTORES), tal como se indica en el encabezado del formulario 5528 (OPRR) que reposa a foja 122. Por otro lado, el numeral 5 del artículo 100 de la Ley Orgánica contempla que la Administración tiene derecho a tomar medidas para cumplir con la misión de la ACP durante una urgencia; mientras que el formulario al que nos hemos referido, señala que: “En caso de ser necesario, la cuadrilla de lucha contra incendio estará compuesta por el oficial de máquina y los marineros.” Se infiere al hablarse de “en caso de ser necesario”, que se trata de situaciones de emergencia, urgencia, peligro. Y, como hemos expresado, el numeral 5 del artículo 100 de la Ley Orgánica le da la prerrogativa a la Administración para tomar las medidas de urgencia que estime necesarias.

Dicho lo anterior, ahora abordaremos el tema de la implementación de las medidas adoptadas por la Administración, para determinar si las mismas han producido afectaciones más que de poca importancia en las condiciones de empleo de los Capitanes de Remolcadores, que conlleven el deber de negociar su implementación y un reconocimiento en la remuneración económica, como lo solicita la parte actora.

En cuanto a la implementación de las medidas o decisiones que adopte la Administración, a las que se refiere el artículo 100, no podemos desconocer lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley Orgánica, y que a saber dispone lo siguiente:

ARTÍCULO 102 DE LA LEY ORGÁNICA

Las negociaciones entre la administración de la Autoridad y cualquier representante exclusivo, siempre que no entren en conflicto con la Ley y los reglamentos versará sobre:

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 consecuencia de ésta.*
2. *Los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de esta Ley, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador*

afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.

3. *El número, tipos y grado de los trabajadores que pueden ser asignados a cualquier unidad organizativa, proyecto de trabajo u horario de trabajo; la tecnología, los medios y métodos para el 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 adversa 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. (Lo subrayado es nuestro).*

ARTÍCULO 11 NEGOCIACIÓN INTERMEDIA

*“SECCIÓN 11.01. DISPOSICIÓN GENERAL. Este procedimiento aplica a las negociaciones sobre los asuntos que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores, excepto aquellos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en la Ley Orgánica o sean consecuencia de ésta; a los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de la Ley Orgánica, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, **a menos que tales decisiones sólo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.** Este procedimiento aplicará a los asuntos no incluidos en la convención colectiva que sean negociables, con excepción de aquellos que hubiesen sido discutidos durante la negociación de la convención pero que no fueron incluidos en su redacción. Este procedimiento no aplica a los asuntos contemplados en el numeral 3 del Artículo 102 de la Ley Orgánica, en cuyo caso se seguirá el método de negociación con base en intereses establecido en los artículos 64 al Artículo 70 del Reglamento de Relaciones Laborales.” (El subrayado de la JRL).*

Una de las condiciones indispensables, prescritas en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, como en la Sección 11.01, del artículo 11 de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, es que se hayan producido efectos más que de poca importancia en las condiciones de trabajo, afectando adversamente al trabajador. Para verificar si se han producido dichos efectos debemos repasar el caudal probatorio dentro de este proceso con la finalidad de verificar si se ha logrado probar la ocurrencia de cambios más que de poca importancia afectando adversamente al trabajador con la implementación del formulario 5528 (OPRR), denominado “Cuadro de Obligaciones” “Consigna para Casos de Emergencia”, lo que implica que ello sea probado por quien planteó la disputa de negociabilidad, es decir, UCOC.

Dicho lo anterior, lo que habrá que entrar a analizar es si se ha logrado probar que las funciones que han venido ejerciendo los Capitanes y Oficiales de Cubierta se han visto afectadas o han variado, producto del nuevo formulario, para determinar si las mismas contienen cambios o efectos más que de poca importancia en las condiciones de trabajo, de forma tal que se pueda establecer si efectivamente existe el deber de negociar. Para el análisis recurriremos a pruebas documentales como periciales y testimoniales allegadas al expediente.

Pasamos a referirnos a las pruebas documentales que forman parte del caudal probatorio con el que se cuenta en el expediente de la causa. A foja 122 reposa el referido cuadro de obligaciones descrito en el formulario 5528 (OPRR) que contiene las consignas en caso de emergencia, vigente desde el 27 de enero de 2014 y al cual se refiere la denuncia, mientras que a foja 123 se encuentra un cuadro de obligaciones anterior, contenido en el formulario 08-2008.

Se aprecia en la prueba 3 aportada por la ACP, a foja 122, el referido formulario 5528 (OPRR), el cual prescribe en el punto 1 lo siguiente:

“1. INCENDIO: La persona que descubra el incendio notificará del mismo de inmediato al capitán, y combatirá el incendio con el equipo disponible. En caso de ser necesario, la cuadrilla contra incendio estará compuesta por el oficial de máquina y los marineros.” (Lo subrayado es nuestro).

Del punto transcrito del nuevo formulario 5528 (OPRR), se evidencia quiénes conforman la cuadrilla contra incendio y lo son el Oficial de Máquinas y los dos Marineros, no así el Capitán. Sin embargo, no debemos perder de vista que el Capitán es la máxima autoridad de la embarcación. Este último será notificado del incendio por quien descubra el mismo. Lo mismo se señala en un formulario anterior, es decir el 08-2008, el cual, si bien no señala en el punto de incendio la palabra capitán, sí indica que la persona que descubra el incendio notificará del mismo de inmediato al puente y combatirá el incendio con el equipo disponible. Resulta evidente que el puente está a cargo del capitán.

Sobre el particular, en el formulario del 2008, en cuanto al rango de Capitán, se describe que el Capitán está a cargo de dar instrucciones en el puente, y remite a los puntos 7, 10 y 11 del formulario. Al respecto, el punto 7 se refiere a que los pasajeros se reunirán en el puente de mando **con el Capitán**. Lo resaltado es de la JRL.

Sumado a lo anterior, el punto 10 indica “INSTRUCCIONES ESPECIALES: **El capitán** deberá expedir instrucciones especiales según lo exijan las circunstancias del momento. El capitán tendrá la custodia de...” Lo resaltado es de la JRL.

Del cuadro de obligaciones contenido, tanto en el formulario actual 5528 (OPRR) como en el anterior, se puede evidenciar que el Capitán ha tenido la responsabilidad de impartir instrucciones en caso de incendio, de igual manera ha existido en ambos formularios un sistema general de emergencia, estaciones en caso de incendio, etc.

La responsabilidad, en caso de emergencia, de **combatir** el incendio no es un asunto introducido en el nuevo cuadro de obligaciones 5528 (OPRR), ni incorporado con la palabra cuadrilla contra incendio; esta es una circunstancia contemplada, como hemos podido constatar, desde los cuadros de obligaciones anteriores, tal es el caso del formulario 08-2008 que en la sección de consignas en caso de emergencia, en el punto 5 dispone lo siguiente: “INCENDIO: **La persona** que descubra el INCENDIO notificará del mismo de Inmediato al puente y **combatirá** el incendio...El **Jefe o Primer Oficial** de Máquina deberá encender la bomba contra incendio.” Lo resaltado es nuestro.

Al examinar la prueba número 8 aportada por UCOC, es decir, al cuadro de obligaciones 4350-S (OPRR), Rev. 08-2010, se aprecia el punto “5. INCENDIO: La persona que descubra el incendio notificará del mismo de inmediato al puente y combatirá el incendio con el equipo disponible...El jefe o Primer oficial deberá encender la bomba de incendio.” (f.110). En este cuadro de obligaciones también se refieren a estaciones de incendio, y cuando se refiere al Capitán, se indica “EN EL PUENTE, A CARGO. VER PUNTOS No. 4, No. 5, No. 7, No. 8. En el punto 7 se señala que en caso de emergencia los pasajeros se reunirán en el puente con el capitán. En el Punto 7 se hace referencia al Cuarto de máquinas con sistema de Co2, cuando este es requerido para **extinguir el incendio**.”

De igual manera, cuando se hace mención en este cuadro de obligaciones al Marinero 1, se dispone: “AL PUENTE PARA RECIBIR ORDENES Y OPERAR EL CONTROL REMOTO DE MONITOR DE INCENDIO (SEGUN EL TIPO DE REMOLCADOR) Y MANIOBRARLO BAJO LA SUPERVISION DEL CAPITAN. VER PUNTOS No. 4, No. 5 y No. 8.” [sic] (f.110).

De lo anterior se colige que la maniobra se realiza bajo supervisión del Capitán.

Como puede apreciarse, la tripulación siempre ha tenido la responsabilidad de combatir el incendio, ya que se señala que cualquiera que lo descubra debe hacerlo. De igual manera el Jefe o Primer Oficial de Máquinas también ha estado involucrado en dicho combate, con la diferencia que en el nuevo formulario se le incluye en una cuadrilla contra incendio, ya que se le ha dado denominación al equipo conformado por “el Oficial de máquinas y los dos marineros”. Siendo

siempre el Capitán de la nave el responsable, independientemente de la denominación u organización que se le dé a toda o parte de la tripulación a bordo, pero como hemos manifestado, desde antes de la creación del formulario 5528(OPRR) ya existía la obligación de combatir el incendio en caso de emergencia.

En cuanto a la descripción de puesto del Capitán Responsable de Remolcador (categoría FE, grado 16), prueba número 2 aportada por UCOC, entre sus funciones y responsabilidades se especifica de manera inequívoca que el titular del puesto es responsable por la operación del remolcador durante el turno asignado, esto incluye operaciones de rescate, salvamento y **combate a incendios** (f.88).

La descripción de puesto a la que nos hemos referido, dispone que durante un turno asignado el titular del puesto realiza una serie de funciones necesarias para la operación segura y eficiente del Canal, entre las cuales se listan varias de ellas, siendo pertinente destacar la siguiente:

“c) Asistir en combatir incendios en riberas, cause, buques o infraestructuras que se encuentren al alcance de los equipos disponibles a bordo para la extinción de incendios”. (f.88).

También se señala que es responsable, a través de capitanes asignados al remolcador bajo su supervisión, por las operaciones y mantenimiento diarios de sus respectivos remolcadores asignados.

A foja 92 también se cuenta con la prueba 3 aportada al proceso por UCOC, la cual consiste en descripción de puesto del Capitán de Remolcador (FE 15). La descripción a la que hacemos referencia señala como funciones principales del Capitán de Remolcador, entre las cuales debemos mencionar las siguientes:

“c) Remolca naves averiadas a alta mar o a áreas de fondeo específicas, que puedan representar un peligro a otros debido a fuego o peligros a bordo.”(f.92)

“i) Actúa como Capitán Responsable de Remolcador o como práctico en el manejo de remolque, lo cual permite una mejor viabilidad de los canales y sus alrededores incluyendo remolque complejos a través de las esclusas...” (f.93).

En cuanto al ambiente de trabajo, la descripción de puesto a la que hacemos referencia señala que el remolcador está sujeto a daños por fuego y/o a explosiones de las naves que transportan explosivos u otros materiales inflamables y a **combatir fuego abordo o en tierra**. Lo resaltado es nuestro.

Sumado a lo anterior, se señala que “Supervisa directamente la ejecución de las tareas de un líder, Marinero de Remolcador y un Marinero de Remolcador. Adicionalmente, el titular tiene la autoridad sobre todas las personas a bordo del remolcador, incluyendo el personal del cuarto de máquina y cualquiera otra persona que pueda estar a bordo. Puede ser asignado a relevar como Capitán Responsable de Remolcador durante períodos de vacaciones.” Por otro lado, esta descripción de puesto del Capitán de Remolcadores, dispone que los mismos deben trabajar en conjunto con el Capitán Responsable de Remolcador, Gerente de Operaciones de Remolcadores, Oficiales de Seguridad y otras personas para garantizar que los peligros potenciales sean revisados y que todo el personal bajo su autoridad reciba instrucciones y capacitación apropiada para un trabajo seguro. Y como ya hemos visto, el Capitán Responsable de Remolcador, bajo la supervisión de la cual debe trabajar el Capitán de Remolcador, ha tenido y tiene entre sus funciones dar instrucciones sobre todo lo relativo a la nave, incluso cuando ocurren incendios. Esto se desprende tanto del cuadro de obligaciones como de las descripciones de puesto que han sido aportadas al proceso, dentro del caudal probatorio.

A foja 121 del expediente, se puede evidenciar correos electrónicos (en adelante correo-e) cursados entre el capitán Max A. Newman, Gerente de Remolcadores, y el ingeniero Oscar Amarís, Supervisor de Seguridad Marítima, dicho documento es la prueba 2 aportada por la ACP, en este documento se aprecia que el ingeniero Amarís está autorizando la publicación, en los diferentes remolcadores, del cuadro de obligaciones actualizado en el 2014. De igual manera, se indica en el correo del señor Newman, el cual antecede a la respuesta o correo-e del ingeniero Amarís, que el cuadro fue confeccionado de conformidad con la norma 2600 SEG 311 (JUNTA DE INSPECTORES) y que se estará implementando un periodo extraordinario de

ejercicios de seguridad con escenarios preparados para familiarizar, de manera masiva, a todas las tripulaciones con lo indicado en el cuadro. Se señala también que dicho periodo va a requerir que cada capitán realice semanalmente un mínimo de dos (2) ejercicios de seguridad por un periodo continuo de dos meses y que en el transcurso del año volverán a implementar periodos extraordinarios de ejercicios de seguridad con el propósito de reforzar el conocimiento que deben tener las tripulaciones del contenido del cuadro de obligaciones. (f.121).

En cuanto al aspecto de capacitaciones y adiestramiento, incluido en la disputa NEG-05/14, entablada por UCOC, es oportuno recordar que la facultad de adiestrar es inherente a la Administración y el mismo no es negociable, al tenor de lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, Acuerdo No.18 de 1 de julio de 1999, y que a saber dispone lo siguiente:

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

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

Ahora pasaremos a hacer referencia a diversos testimonios con los que se cuenta en el expediente, acaecidos a lo largo de la audiencia de la disputa de negociabilidad 05/14 incoada por UCOC en contra de la ACP.

El testigo, capitán Orlando Cedeño, Responsable de Remolcador, indicó que entre sus funciones están las responsabilidades de seguridad de las vidas humanas, del equipo, así como el mantenimiento y cuidado del equipo y prestar un servicio de remolcador a las naves en tránsito por el Canal de Panamá. A foja 284 explicó qué es un cuadro de obligaciones, manifestando que el mismo es un documento donde se detallan aquellas cosas que son necesarias para las personas que se encuentran a bordo de una embarcación, en este caso del remolcador, donde se estipula qué medio de comunicación o un sistema de alarma con señales indican diferentes situaciones y dadas esas situaciones, asimismo, el personal necesita atender un punto de reunión y esperar instrucciones o realizar algún tipo de funciones que van a determinar cómo atender la situación dada.

Agrega el capitán Cedeño, que en la Sección de Remolcadores se da cerca del mes de noviembre, unas inspecciones realizadas por la AMP. En ellas, se hacen unas recomendaciones en un documento de inspección, detallando que el cuadro de obligaciones no está acorde con la realidad y entre otras cosas, que las tripulaciones necesitan ser familiarizadas con el ejercicio que señalan los cuadros. En este escenario, la unidad de Seguridad Marítima es quien autoriza estos cambios, ellos dan las recomendaciones y nos sugieren que se evalúen y consideren las recomendaciones dadas, y de ahí se realiza un ejercicio para evaluar en función de lo que se había recomendado y analizar si cabía la posibilidad de realizar estos cambios.

En el transcurso de su deposición, se le pone de presente al capitán Cedeño el cuadro de obligaciones del 2008 y el del 2014, manifestando el testigo que reconoce ambos documentos. Luego se le pregunta si podría explicar cuáles fueron los cambios realizados al cuadro de obligaciones de 2014, a lo que respondió lo siguiente:

ORLANDO CEDEÑO: OK, en el cuadro se hicieron cambios de forma en las definiciones, así mismo también se eliminaron señales para lo que se indicaba con el arriado de balsas salvavidas y se adecuó el cuadro en función de la norma de seguridad marítima que regula o norma las disposiciones que debe tener el Cuadro de Obligaciones.

También se le preguntó al testigo, ¿Cuál sería entonces la función del capitán de remolcador? Como digo, independientemente del grado que tenga, con relación a ese Cuadro de Obligaciones?

ORLANDO CEDEÑO: Activar la alarma general de emergencia y de ahí en función de eso, dar las instrucciones o medidas que se tendrán que tomar para atender la emergencia, basado en lo que está establecido ya en el cuadro. Después del punto

de reunión, dependiendo de la situación, indicar a la tripulación proceder a sus estaciones de reporte para que se atienda la emergencia de la manera más responsable posible y atendiendo, minimizando el riesgo que se pueda dar en la vida o embarcación en sí.

En adición a las preguntas y respuestas a las que hemos hecho referencia, veamos las siguientes:

TIANY LÓPEZ: ¿Cuál sería entonces la responsabilidad del capitán de remolcador con relación a un posible conato de incendio?

ORLANDO CEDEÑO: Es similar. Si hay un conato de incendio supongamos en el puente de navegación, yo tengo que alertar a la tripulación, pero si yo estoy en el puente de navegación existen otras acomodaciones en el remolcador, así mismo como cuarto de máquina, en la cual el capitán no está presente; para esos escenarios si la tripulación descubre un conato de incendio, deberá sofocarlo con el dispositivo que encuentre a su alcance, que por lo general en cada una de las estaciones, se encuentran extintores y de ahí, alertar al capitán de la situación para que el capitán, una vez dado esto, sonará la alarma general para indicar a los demás miembros de la tripulación que no se encuentran en el área del incendio, de que algo está pasando.

TIANY LÓPEZ: ¿Qué pasos o acciones debe tomar el capitán con relación a ese posible conato de incendio?

ORLANDO CEDEÑO: Sofocarlo, apagarlo. Habrá que hacer las determinaciones para atender y apagarlo donde se encuentre. Dependiendo de dónde sea, si es en la acomodación, el dispositivo de extintores y si es en el cuarto de máquinas, contamos con un sistema de dióxido de carbono que deberá ser activado en ese caso con la debida responsabilidad de atender que no haya ningún miembro, ninguna persona dentro del cuarto de máquina para cuando se toma esa decisión y se descarga el dióxido de carbono.

TIANY LÓPEZ: ¿Qué conocimientos tiene un capitán de remolcador para luchar contra incendios?

ORLANDO CEDEÑO: El capitán de remolcador pasa por un programa de capacitación, luego del programa de capacitación y es idóneo para el puesto y se le califica como capitán de remolcador, se le otorga una licencia. A lo largo de ese programa, el capitán recibe cursos por parte de los bomberos, donde se indican y así mismo también cursos donde se detallan las regulaciones o lo que así involucran las diferentes situaciones. Luego de una licencia emitida, la licencia tiene un período de vencimiento donde tiene que ser renovada cada 5 años, en ese período se recibe capacitación, se reciben cursos, lucha contra incendio que le dan la competencia al capitán.

TIANY LÓPEZ: ¿Existe alguna función o responsabilidad diferente o adicional para los capitanes de remolcador en este Cuadro de Obligaciones al 2014 versus lo que existía en el cuadro anterior? Lo subrayado es de la JRL.

ORLANDO CEDEÑO: No, son las mismas responsabilidades. Lo subrayado es de la JRL.

De las preguntas y respuestas que hemos repasado, se desprende, como lo ha señalado el testigo, que las responsabilidades del capitán de remolcador no han variado. Ahora veamos lo declarado por otros testigos y perito en torno al tema.

TIANY LÓPEZ: Capitán Stabler, en los últimos 40 años que usted tiene laborando para el Canal, ¿han variado las funciones del capitán de remolcador con respecto a por ejemplo, al tema de los incendios?

LEWIS STABLER: ¿Cambiaron? Las responsabilidades son iguales, los Cuadros de Obligaciones sí cambiaron y el capitán siempre está y tiene responsabilidad de todo lo que hace..., si hay cambios en los cuadros tenemos que aprenderlos para saber nuestro trabajo. (f.254). Lo subrayado es de la JRL.

A foja 273, se encuentran preguntas y respuestas en cuanto al perito Pedro Mejía, inherentes a las responsabilidades de los Capitanes de Remolcadores, a los que hace referencia la disputa de negociabilidad que nos ocupa.

TIANY LÓPEZ: Con este cuadro (formulario del 2008) que tiene enfrente en estos momentos, cuál es la responsabilidad del capitán con relación al tema de incendio? Lo que está entre paréntesis es de la JRL.

PEDRO MEJÍA: En el puente, a cargo de la (ininteligible).

TIANY LÓPEZ: ¿Como perito podría indicarnos en qué cambió la función, la responsabilidad del capitán en este sentido?

PEDRO MEJÍA: La función del Capitán siguen siendo la misma. Lo subrayado es de la JRL.

TIANY LÓPEZ: La responsabilidad?

PEDRO MEJÍA: La función es la misma y la responsabilidad es, el capitán es responsable de su nave y toda su operación. (f.274)

También se cuenta en el expediente con las declaraciones rendidas por el Comandante David Cargill, el cual manifestó que organiza y dirige las operaciones de bomberos del Canal de Panamá y supervisa a todo el personal, planifica el trabajo de dicha Sección dentro del Canal. El Comandante Cargill indicó que dentro de la formación que ha tenido dentro del Canal, tuvo la oportunidad de ir a entrenar en la base militar de Mayport en Estados Unidos y que también estuvo en Japón, donde recibió entrenamiento para combatir incendios.

Se le preguntó al Comandante Cargill, ¿qué cursos o capacitaciones debe recibir un Capitán de Remolcador con relación a luchas contra incendios?

DAVID CARGILL: De lo que entiendo, todas las personas que trabajan en cualquier embarcación deben recibir un entrenamiento básico para combatir el incendio en las naves que tripulan, ya que pueden estar en alta mar o en un lugar alejados de las costas y son las primeras defensas para su embarcación.

TIANY LÓPEZ: ¿Qué conocimiento entonces debe tener un capitán de remolcador para luchar contra incendio en alta mar?

DAVID CARGILL: Ellos deben tener el conocimiento básico de utilizar un extintor, de poder activar su sistema de CO2 para lo que es el área del cuarto de máquina y también llevar a bordo mangueras, donde pueden disparar a un incendio de pequeña proporción y extinguirlo.

TIANY LÓPEZ: ¿Cuál sería entonces la responsabilidad de un capitán de remolcador con relación a un posible conato de incendio?

DAVID CARGILL: El capitán debe ser el que está encargado de la embarcación, así que es el que debe dirigir cualquier situación que suceda en su barco, él es el responsable así que debe dirigir a los demás en cuanto a lo que suceda en su barco; si hay un fuego, él debe dirigir a la tripulación y al personal para apagar ese conato de incendio.

TIANY LÓPEZ: ¿Y cuál sería la responsabilidad del capitán de remolcador con relación a un posible incendio?

DAVID CARGILL: Después de apagarlo o dirigir a su personal para apagarlo.

TIANY LÓPEZ: En qué momento de estas acciones que usted está mencionando, entra el cuerpo de bomberos a tomar riendas de la situación que se pueda estar presentando?

DAVID CARGILL: Cuando el fuego sale de proporción y en vez de ser un fuego en su fase incipiente y se propaga y ellos no tienen el equipo adecuado por ejemplo, nosotros tenemos una vestimenta especial, chaleco, pantalón, botas, máscaras,

guantes y un entrenamiento más avanzado para poder extinguir el fuego. O sea, en el momento que ellos sienten que no pueden porque se les salió de las manos, entonces ya tienen que abandonar el barco o llamarnos para poder extinguirlo mejor.

TIANY LÓPEZ: ¿Por qué los capitanes de remolcador no cuentan con el equipo que contarían ustedes, por ejemplo, el chaleco contra fuego..., como le llaman lucha contra incendio? ¿Por qué no lo tienen los capitanes de remolcador?

DAVID CARGILL: No son bomberos.

FRANCISCO CRESPO: Qué conocimiento se requiere..., usted está hablando de conocimiento básico, ¿este conocimiento básico es suficiente para dirigir una cuadrilla contra incendio?

DAVID CARGILL: Cuando usted habla de una cuadrilla, una cuadrilla puede ser de bomberos o de marinos, lo que yo sí sé es que cada barco tiene lo que se llama su orden de zafarrancho, donde tienen que practicar a menudo, no solamente en el Canal sino internacionalmente donde los que trabajan en una embarcación tienen que hacer estas prácticas contra incendios.

FRANCISCO CRESPO: Repito la pregunta, ¿el curso básico es suficiente para dirigir una cuadrilla contra incendio?

DAVID CARGILL: El curso que el Canal da es básico y uno avanzado dirigido a los capitanes de los remolcadores y sí, deben poder dirigir a su personal. Lo subrayado es de la JRL.

FRANCISCO CRESPO: ¿Los capitanes de remolcadores están dando el curso avanzado contra incendio?

DAVID CARGILL: Actualmente sí. Si están tomando los cursos, además cada 5 años tienen que...llegan a nuestra escuela para recibir entrenamiento para su licencia para mantener su licencia vigente.

FRANCISCO CRESPO: ¿Para usted qué es una cuadrilla de combate contra incendio?

DAVID CARGILL: Una cuadrilla puede ser dos o tres personas o más que tienen que ir a apagar un conato de incendio. Lo subrayado es de la JRL.

De las respuestas dadas por los capitanes Orlando Cedeño, Stabler y el Perito Orlando Mejía, así como las dadas por el Comandante David Cargill se desprenden obligaciones y responsabilidades propias del capitán de remolcador, y el constante entrenamiento que deben mantener, incluso para la renovación de sus licencias. Sin embargo, esta JRL también es del criterio, que conforme a los testimonios y declaraciones a los que nos hemos referido, las obligaciones y funciones del Capitán de Remolcador no se han visto afectadas de manera adversa o en un grado más que de mínimo, por la implementación del nuevo formulario 5588 revisado en el año 2014.

Siguiendo con las pruebas testimoniales, al examinar las declaraciones de los testigos y peritos, de foja 219 y siguientes se cuenta con las declaraciones del señor Randal Evans. El miembro (en aquel entonces), Nelson Carreyó, preguntó lo siguiente:

“En su condición de inspector, ¿a qué normas usted se remite para efectos de determinar el cumplimiento de la seguridad a bordo del equipo que usted tiene bajo su responsabilidad?

RANDAL EVANS: Tenemos varias normas que nosotros mismos inspeccionamos y están en intranet, esas normas son normas del equipo contra incendio, las normas de deficiencias, normas de inspección de equipo flotante y hay varios [sic] de diferentes áreas...”

A lo largo del análisis del caudal probatorio, hemos hecho énfasis en aquellos que, a juicio de esta JRL, constituyen pruebas relevantes frente a lo que se debate en este

proceso, y que ha llevado a la JRL, a concluir que efectivamente se han producido cambios en el cuadro de obligaciones, y que a pesar de haberse suscitado cambios en el cuadro de obligaciones, los mismos no han producido afectaciones más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los Capitanes de Remolcadores, que es a quienes se refiere esta disputa de negociabilidad. Por tanto, esta JRL es de la posición que la ACP no se encuentra en la obligación de negociar los cambios efectuados en los mismos. En el presente caso, no existe el deber de negociarlo ya que los cambios introducidos al cuadro de obligaciones no representan afectaciones en las condiciones de trabajo, de los Capitanes de Remolcadores, más que de poca importancia.

Esta JRL, no ve cómo el organizar en los remolcadores al personal en cuadrilla para la extinción de incendio, impacta de manera adversa y en un grado más que de mínimo al personal de UCOC. Como hemos reiterado, la extinción de incendio y la responsabilidad en cuanto al mismo, ya existía desde antes que se hubiesen hecho cambios al cuadro de obligaciones. Las funciones del Capitán de Remolcador no han variado, por tanto, tampoco podemos acceder a lo solicitado en cuanto declarar que exista el deber de negociar impacto e implementación, como tampoco remuneración económica.

Por otro lado, la parte actora también solicita a esta JRL que declaremos el deber de negociar la capacitación, solicitud a la cual no podemos acceder, ya que de hacerlo estaríamos contraviniendo lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, tal como lo señalamos en líneas anteriores. Este artículo señala que el adiestramiento es una facultad de la Administración, por tanto debemos concluir que no existe el deber de negociar la capacitación de los Capitanes de Remolcadores.

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

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR que no existe el deber de negociar la capacitación, implementación y remuneración económica de los capitanes de remolcadores, dentro de la disputa de negociabilidad NEG-05/14.

SEGUNDO: NEGAR las demás declaraciones pedidas en la NEG-05/14.

TERCERO: ORDENAR el archivo del expediente.

Fundamento de Derecho: Artículos 84, 100, 102 de la Ley Orgánica, Acuerdo No.6 de 5 de abril de 2000. Artículo 11 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los No Profesionales. Artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá- Acuerdo No.18 de 1 de julio de 1999.

Comuníquese y cúmplase,

María Isabel Spiegel de Miró
Miembro Ponente

Gabriel B. Ayú Prado C.
Miembro

Mariela Ibáñez de Vlieg
Miembro

Carlos Rubén Rosas R.
Miembro

Azael Samaniego P.
Miembro

Jenny A. Cajar Coloma
Secretaria Judicial Interina