

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

**DECISIÓN No.03/2016**

Denuncia por práctica laboral desleal No. PLD-08/12  
Presentada por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta  
en contra de la Autoridad del Canal de Panamá

**I. ANTECEDENTES Y HECHOS DE LA DENUNCIA.**

La Autoridad del Canal de Panamá (en adelante, la ACP) cuenta con dos buques mayores a 500 toneladas de arqueo bruto, estos son el buque Atlas III y el buque "Oceanus". El buque "Atlas III" pertenece actualmente a la División de Recursos de Tránsito de la ACP, y perteneció a la División de Dragado hasta el año 1996, año en que fue reemplazado por el buque "Oceanus". Hasta ese año 1996, el buque "Atlas III" fungía como grúa flotante, función que pasa a desempeñar el buque "Oceanus". Luego de su reemplazo como grúa flotante, el buque "Atlas III" pasa a desempeñar las funciones de buque de adiestramiento en la División de Operaciones de Tránsito de la ACP, y ocasionalmente como buque de transporte de visitantes y estudiantes de escuelas en giras educativas por el Canal de Panamá. Hasta la fecha de su reemplazo como grúa flotante en 1996, el buque "Atlas III" contó con una Capitán FE-17 al mando de ese buque.

Los capitanes de remolcador de la ACP, en atención a lo que dispone el artículo 22 del Reglamento de la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal de Panamá deben portar una licencia especial emitida por dicha Junta, para ejercer las funciones de "Capitán de Buque a Motor", a bordo de cualquier embarcación de la ACP, luego de comprobar que el aspirante a licencia cumple con los requisitos generales y específicos para ejercer la función de Capitán de Buque en la ACP.

Todos los capitanes que asumen el comando de buques de la ACP hasta 500 toneladas de arqueo bruto se encuentran dentro de la categoría y grados de equipo flotante (FE-15 y FE-16), siendo los FE-15 los capitanes regulares y el FE-16 el capitán responsable del equipo. Estos capitanes son los que laboran en la flota de remolcadores de la ACP, asistiendo a los buques en tránsito y en la División de Dragado a bordo de los remolcadores Gamboa y Chagres.

El día 7 de diciembre de 2010, el capitán Max Newman, Gerente de la Sección de Remolcadores de la ACP, gira una nota dirigida al capitán Víctor González, en ese entonces Secretario General de la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante, UCOC), por medio del cual da respuesta a correspondencia de 24 de noviembre de 2010, y emite señalamiento relacionado con la asignación de capitanes de remolcador asignados a la operación del buque "Atlas III". En dicha nota, el capitán Newman declara que para la operación del buque "Atlas III" se requiere que el capitán asignado a este buque sea portador de una licencia de buques a motor de

hasta 1600 toneladas de registro expedida por la Junta de Inspectores de la ACP. Además, señala que todas las asignaciones al buque “Atlas III” desde el año 2002, han sido de capitanes portadores de esa licencia, y que dicho buque es inspeccionado regularmente por la Unidad de Seguridad Marítima de la Autoridad, por lo que cuenta con su Certificado de Inspección. El capitán Newman agregó que además de esta inspección de seguridad, el buque también es objeto de inspecciones de seguridad, higiene y salud ocupacional con el propósito de mantener un ambiente seguro para su tripulación y pasajeros.

El 24 de diciembre de 2010, el capitán Víctor González, giró correspondencia dirigida al capitán Max Newman, en respuesta a la correspondencia del día 7 de diciembre de 2010, en la que solicitan que se remunere a los capitanes de remolcador FE-15 portadores de una licencia válida hasta 1600 toneladas que sean asignados al buque “Atlas III”, conforme al principio de igual salario por igual trabajo que contempla el numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP, y le manifiesta a la ACP, la intención de UCOC de presentar una denuncia por práctica laboral desleal en contra de la administración de la ACP.

En notas de 29 de diciembre de 2010, 1 de febrero de 2011 y 11 de febrero de 2011, el capitán Max Newman solicita al capitán Víctor González prórrogas de tiempo para explorar alternativas de solución a las inquietudes presentadas por UCOC en relación con los capitanes de remolcador asignados al buque “Atlas III”.

El 22 de febrero de 2011, el capitán Max Newman gira nota al capitán Víctor González donde responde a la intención de UCOC de presentar una denuncia por práctica laboral desleal en contra de la administración de la ACP. En su nota el capitán Newman informa que la operación de dicho buque recibió la visita de un especialista de la Sección de Reclutamiento, Clasificación y Documentación Laboral del Departamento de Recursos Humanos y agrega que fueron informados de que se observaron aspectos de la operación que requieren de mayor análisis y estudio para poder concluir en cuanto a la remuneración diferente a la que se realiza en la actualidad por la asignación de capitanes de remolcador portadores de una licencia de buque a motor de hasta 1600 toneladas. Comunican en esa nota que continuarán asignando personal a la operación del B/E “Atlas III” para cumplir con su itinerario.

Correspondencias en relación con el estudio de clasificación y reclasificación de las posiciones de capitán del buque “Atlas III” fueron intercambiadas entre el capitán Víctor González, y el Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones de la ACP, Ing. Manuel Benítez, en las fechas de 23 de mayo de 2011, 30 de mayo de 2011 y 2 de junio de 2011.

La Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta interpuso el día 13 de enero de 2012 una denuncia por práctica laboral desleal, sustentada en la infracción del numeral 1 del artículo 108 y del artículo 94 de la Ley 19 de 1997, Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, así como del numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Administración de Personal de la Autoridad del Canal de Panamá.

## II. 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, crea en su artículo 111 la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (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 del referido estatuto, en su numeral 4, otorga competencia privativa a esta Junta para resolver las denuncias por práctica laboral desleal.

De conformidad con el artículo 87, numeral 3 y 4 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, una organización sindical o un representante exclusivo pueden presentar denuncias por prácticas laborales desleales. De igual forma, el artículo 108 de dicha Ley señala taxativamente las acciones que se consideran prácticas laborales desleales por parte de la Administración de la ACP.

## III. POSICIÓN DEL DENUNCIANTE.

Según el denunciante, la administración de la Autoridad del Canal de Panamá ha incurrido en una práctica laboral desleal en contra de los representados por la UCOC, la cual está prevista en el artículo 108, numeral 1 de la sección segunda, Relaciones Laborales, de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, y el artículo 94, Sección Segunda, Relaciones Laborales, por la violación del artículo 3, numeral 4 del Acuerdo No. 21 “Reglamento de Administración de Personal de la Autoridad del Canal de Panamá” (foja 2).

El denunciante argumenta que dado que las relaciones laborales de la Autoridad del Canal de Panamá se rigen por lo dispuesto de la Ley Orgánica, los reglamentos y las convenciones colectivas, tal como lo establece el artículo 94 de la Ley 19 de 1997 y que las condiciones de empleo están precisamente contenidas en los reglamentos y las convenciones colectivas tal como lo define el glosario de términos señaladas de dicha ley. Más adelante señala que adicionalmente en el Capítulo III, Clasificación de Puestos y Calificación, el Reglamento de Administración de Personal, en su artículo 12 establece:

*“El sistema de clasificación de puestos se basa en el principio igual salario por igual trabajo e incluye normas que establecen los requisitos mínimos para la clasificación de puestos y disposiciones, con el objeto siguiente:*

1. *Clasificar los puestos por categoría, título y grado de acuerdo a la dificultad, responsabilidad y calificaciones requeridas, incluyendo información sobre la jornada de trabajo y si el puesto es permanente o temporal.”*

Añade que resulta fácil colegir por lo antes planteado que la restricción al pago en la categoría FE-17 de todos aquellos Capitanes FE-15 y FE-16 que son asignados a comandar el buque “Atlas III” sin el debido reconocimiento

en el Grado FE-17 constituye a todas luces una práctica laboral desleal, ya que viola el principio de mérito e igualdad de oportunidades establecido en el artículo 3 numeral 4 y el artículo 12 numeral 1 del acuerdo 21, “Reglamento de Administración de Personal”, ya que restringe el derecho que tiene el trabajador de recibir una remuneración y reconocimiento en grado y salario acorde con el nivel de dificultad, responsabilidad, calificación e idoneidad exigido para el puesto (foja 7).

En su denuncia más adelante, la UCOC señala que las asignaciones a bordo del buque “Atlas III” de todos aquellos capitanes de remolcador que posean una licencia especial de capitán y práctico de buque a motor no mayor de 1,600 toneladas de arqueo bruto, se realizan para cubrir compromisos comerciales del buque “Atlas III”, tales como guías turísticas y comerciales hasta un máximo de 144 pasajeros. Que para este propósito, la Autoridad del Canal de Panamá ha establecido una tabla de servicios marítimos y en la misma se aprecian las tarifas por viaje del buque “Atlas III”, esta tabla de servicios marítimos por viaje incluye el uso de la nave y su tripulación (foja 8).

Que la situación de no reconocer la posición del capitán del buque “Atlas III” como una posición en grado y salario FE-17 es recurrente y se mantiene hasta la fecha, evidenciando una maniobra infame por parte de la administración del Canal que tiene como objetivo evadir el reconocimiento de grado y salario o pago por relevo de todos los capitanes de remolcador en grado FE-17, cuando son asignados al buque Atlas III, dilatando una diligencia de reclasificación haciéndola interminable y forzando con esto a tener un doble estándar no contemplado en los reglamentos de administración de personal ni relaciones laborales, al asignar a los capitanes de remolcador FE-15 y FE-16 a comandar el buque “Atlas III” sin el debido reconocimiento en grado y salario (foja 9).

Solicitan:

1. Que la JRL declare la comisión de una práctica laboral desleal en contra de los Capitanes de Remolcador FE-15 y FE-16, consistente en restringirle el derecho a recibir el reconocimiento en grado y salario de Capitán FE-17, contemplado en el reglamento de Administración de Personal, en clara violación del principio de igual salario por igual trabajo, tal como se establece en el artículo 3, numeral 4 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP.
2. Cumplir con el principio de igual trabajo por igual salario establecido en el Reglamento de Administración de Personal, Capítulo III, Clasificación de Puestos y Calificación, artículo 12, tomando en consideración que la dificultad, responsabilidad y calificación requerida para el puesto de Capitán del buque “Atlas III”, además de tomar en consideración a su referente actual, el buque “Oceanus”, que reconoce a su capitán como grado FE-17.
3. Ordenar a la Autoridad del Canal de Panamá restituir el puesto de Capitán del Buque “Atlas III” en categoría y grado FE-17 tal cual como era en la División de Dragado antes de ser traspasado a la División de Recursos de Tránsito.

#### **IV. POSICIÓN DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ.**

La ACP, a través de nota No. RHRL-12-194 con fecha de 5 de marzo de 2012 (fojas 36 y s.s.), firmada por la Gerente de Relaciones Laborales Corporativas, licenciada Aixa González, expuso la posición de la administración en relación con la presente denuncia. Según la Licda. González, las funciones en las que se utiliza el buque “Atlas III”, ha variado de aquellas para las que este equipo era utilizado antes de la llegada del bote grúa “Oceanus”, el cual asumió una serie de actividades de carácter operativos que son responsabilidad de la División de Dragado. Que en esencia, según la Licda. González, luego de la llegada del bote grúa “Oceanus”, el buque “Atlas III” ha sido dedicado a la navegación durante actividades de capacitación del personal del Canal de Panamá, de estudiantes de instituciones educativas nacionales y extranjeras, visitas de grupos de la comunidad nacional e internacional y, ocasionalmente puede, de ser requerido, participar en las operaciones de rescate, salvamento, combate de incendio. Que al ser actividades en las que participa el buque “Atlas III”, ajenas a la ejecución de las maniobras directamente relacionadas con la operación del Canal y por ende, de menor complejidad de las que antes se efectuaban en ese equipo, su operación ha sido asignada a Capitanes Responsables de Remolcador, FE-16, lo cual ha sido validado por personal de la unidad de Reclutamiento y Clasificación (RHSE). En contraste con lo anterior, dado que el bote grúa “Oceanus” sí participa de manera directa en actividades y tareas netamente operacionales y que estas tienen una complejidad mayor, las funciones del puesto asignado a operar ese equipo fueron clasificadas por RHSE al nivel FE-17.

Por consiguiente, afirma la Licda. González, es claro que al no haber igualdad en la complejidad de las funciones o trabajo ejecutado en ambos equipos, no puede ser idéntica la clasificación de puestos asignados a operar estos. De haber existido esta igualdad, el sistema de clasificación de puestos hubiese asegurado que ambos estuvieran en igualdad de salario, en observancia del principio de igual salario por igual trabajo.

Agregan además que si bien la operación del buque “Atlas III” requiere que el capitán sea portador de una licencia de buques a motor hasta 1,600 toneladas de registro, emitida por la Junta de Inspectores de la Autoridad, no existe una relación directa entre la licencia con la que cuenta el trabajador y el grado salarial que le corresponde en la ACP. La licencia de operación es una certificación, que indica que el empleado ha demostrado tener las competencias necesarias para ser responsable de la navegación de buques de la Autoridad, de conformidad con las limitaciones indicadas en la licencia y, por tanto, le permite calificar y ser considerado en la operación de equipo flotante de cierta capacidad. El grado y título, por su parte, son el resultado de un estudio de clasificación que conlleva el análisis de las funciones y responsabilidades asignadas al puesto y no están determinados por la licencia que posee el titular.

La Gerente de Relaciones Laborales Corporativa reitera el planteamiento que según el artículo 8 de la Ley Orgánica de la ACP, le corresponde a ésta “nombrar, sancionar, destituir, y asignar funciones a sus funcionarios, trabajadores de confianza y trabajadores”, de conformidad con la Ley y los

reglamentos. Además señala que según lo establece el artículo 100 de esta misma ley, la asignación de trabajo es un derecho irrenunciable de la Administración, y su desarrollo contemplado en el artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP señala que es el derecho de la administración de asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo implica la facultad de determinar:

1. El trabajo y las tareas inherentes al mismo,
2. Las posiciones y puestos a los cuales debe asignarse trabajo y los trabajadores específicos que deben realizarlo.

Afirman que de las normas citadas se desprende que en la determinación de las funciones que serían asignadas a los puestos de Capitán Responsable de Remolcador del “Atlas III” al grado FE-16 y Capitán Responsable de Remolcador del bote grúa “Oceanus” al grado FE-17, la ACP ejerció sus derechos tal como lo establece la normativa que rige el régimen especial de la ACP y al hacerlo no infringió norma o principio alguno establecido en la Ley Orgánica, el Reglamento de Administración de Personal o la Convención Colectiva correspondiente.

La Gerente de la ACP alega que la situación planteada en la presente denuncia por práctica laboral desleal, la conducta adoptada por la administración no se configura en ninguna de las causales señaladas en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP. Finalmente señalan que de la correspondencia presentada por el capitán González sobre este tema data del 17 de noviembre de 2010, lo cual pone de manifiesto el conocimiento que desde esa fecha el RE tenía de la situación que está presentando en esta denuncia. Que dicho conocimiento sobrepasa el término de 180 días que señala el artículo 88 del Reglamento de Relaciones Laborales para interponer una denuncia de práctica laboral desleal.

## **V. TRÁMITES PREVIOS A LA AUDIENCIA.**

A través de las notas No. JRL-SJ-136/2012 y JRL-SJ-137/2012 ambas de 18 de enero de 2012, se le comunicó a la ACP y a la UCOC la asignación del licenciado Carlos García, como miembro ponente del caso (fojas 31 y 32).

La JRL, a través de Resuelto No. 38/2012 de 18 de abril de 2012 (folio 40), accede a solicitud conjunta de las partes y suspende el proceso por 15 días calendarios hasta el día 26 de abril de dos mil doce. Nuevamente, a solicitud expresa de las partes, la JRL decide extender la suspensión por treinta días adicionales hasta el día 28 de mayo de 2012, a través del Resuelto No. 39/2012 (folio 42). Luego de una nueva solicitud de suspensión del proceso, la JRL emite el Resuelto No. 46/2012, extendiendo la suspensión del proceso hasta el día 27 de junio de 2012 (folio 44). A través de correspondencia No. UCOC-086-20112, el capitán Víctor González comunica a la JRL que no darán más prórroga a la APC en el presente proceso (folio 45).

A través de la Resolución No. 92/2012, de 30 de agosto de 2013, la JRL remite a las partes a una mediación con el objeto de intentar que las mismas logren arribar a un acuerdo que ponga fin a la presente denuncia y suspende nuevamente el proceso mientras dure el proceso de mediación (folio 59).

Dicho proceso de mediación no pudo alcanzar el objetivo propuesto, y a través de memorando No. SAM-05/13 de 27 de noviembre de 2012, la Secretaría de Mediación y Arbitraje comunica a la Secretaría Judicial de la JRL que las partes no lograron alcanzar un acuerdo satisfactorio en la mediación propuesta (folio 60).

El 29 de mayo de 2013, a través de informe secretarial visible a foja 69, se da a conocer que el proyecto de Resolución sobre el caso PLD-08/12 no alcanzó la aprobación de la mayoría de los miembros de la JRL, y que la ponencia del caso, en atención al artículo 51 del Reglamento General de Procedimiento de la JRL, quedaba reasignado al miembro Nelson Carreyó.

La JRL, a través de la Resolución No.103/2013 de 6 de septiembre de 2013, (fojas 76-81), admite la denuncia por práctica laboral desleal y otorga 20 días calendario a la denunciada para que presente su contestación. A foja 83 se encuentra poder extendido por el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Ing. Jorge Luis Quijano, a la licenciada Tiany López. En tiempo oportuno, la apoderada judicial de la ACP, Licda. Tiany López interpone ante la Junta su contestación a la denuncia del presente caso (fojas 84 y s.s.).

Mediante el Resuelto No.2/2014 de 7 de octubre de 2014, la JRL programa como fecha de audiencia para ventilar el caso PLD-08/12 el día miércoles 20 de noviembre de 2013, a las 9:00 a.m. en las oficinas de la JRL y convoca a las partes a una reunión preliminar para el día martes 12 de noviembre de 2013, a las 2:00 p.m.

Las partes intercambian pruebas a través de escritos visibles a foja 93 y s.s., por la ACP, y por la UCOC a foja 104 y s.s.

## **VI. DE LA REUNIÓN PREVIA Y DEL ACTO DE AUDIENCIA.**

La reunión previa de la presente denuncia se celebró el día miércoles 13 de noviembre de 2012 (fojas 158 y 159). En dicha reunión los representantes de UCOC expresaron que su reclamo era para denunciar el tema del buque “Atlas III”, ya que desde su punto de vista, la ACP ha incrementado la responsabilidad del capitán de remolcador que opera el equipo flotante como lo es el buque “Atlas III”, pero no le reconoce la respectiva remuneración. Solicitaron que estas asignaciones se dieran por medio de las herramientas existentes, siendo estas el ascenso temporal por más o menos 120 días, o un pago por relevo y que se diera el pago retroactivo desde el momento que iniciaron los intentos de sentarse con la ACP para resolver estos puntos.

La apoderada judicial de la ACP manifestó entre otras cosas que lo solicitado por el denunciante difería de lo expuesto en la denuncia de PLD. Además, argumentó sobre los aspectos formales de la temporalidad y la falta de competencia de la JRL para decidir esta denuncia.

Se estableció como puntos controvertidos:

1. Si la operación del Buque “Atlas III” supone un aumento de responsabilidades en comparación a las funciones que actualmente realizan los puestos FE-15 y FE-16.

2. De ser cierto lo anterior, si la asignación al Buque “Atlas III” corresponde al grado FE-17, con el respectivo pago.

En la audiencia previa se atendieron las objeciones que hiciese la ACP a los testigos presentados por la UCOC. La JRL consideró viable la práctica de pruebas testimoniales a cuatro (4) testigos por hecho y resolvió admitir el testimonio del Ing. Esteban Sáenz, y del marinero José Almanza. El representante de UCOC manifestó que revisarían la lista de testigo para tratar de limitarla a ocho (8), entre ellos el Ing. Sáenz y el marinero Almanza. Por la ACP, los testigos serían el capitán Max Newman, el Ing. Luis Sosa y el Ing. Oscar Amarís.

En dicha reunión, la JRL ordenó a la ACP suministrar copia del estudio del cual se referiría el peritaje del Ing. Sosa, para hacerlo disponible a la UCOC. La Reunión Previa concluyó a las 4.55 p.m.

En los días subsiguientes previos a la audiencia, el Secretario General de UCOC, capitán Gerardo Martínez (Q.E.P.D.), gira la nota No. UCOC-234-2013 con fecha de 13 de noviembre de 2013 (fojas 123-124) por medio del cual comunica su lista de testigos y peritos. La apoderada judicial de la ACP, Licda. Tiany López introduce el día 18 de noviembre de 2013, un escrito de objeción contra la lista de testigos presentada por la UCOC.

La audiencia se lleva a cabo los días 20 y 22 de noviembre de 2013. En la sesión del 20 de noviembre de 2013, la audiencia inicia con la presencia de los miembros María Isabel Spiegel de Miró, Carlos García, Gabriel Ayú Prado y Nelson Carreyó, quien actuó como miembro ponente. Al inicio de la audiencia y por acuerdo de partes, se permitió que los alegatos iniciales fuesen presentados por escrito, quedando los alegatos iniciales de la UCOC ingresados entre las fojas 135 y 137, mientras que los alegatos iniciales de la ACP están consignados entre las fojas 137 y 141.

La JRL decidió en la audiencia rechazar la objeción presentada por la ACP, sobre la presentación de prueba pericial de los ingenieros Luis Sosa y Oscar Amarís, por parte de UCOC (foja 187). En ese sentido, la JRL admitió y practicó los testimonios de:

- Ing. Manuel Benítez – Testigo de UCOC (fojas 191 – 194)
- Capitán Max Newman – Testigo conjunto de UCOC y ACP (fojas 195 – 219)
- Capitán Allan Barnes – Testigo de UCOC (fojas 221 – 237)
- Ing. Esteban Sáenz – Testigo de UCOC (fojas 241 – 247)
- José Almanza - Testigo de UCOC (fojas 247 – 253)
- Capitán Víctor González – Testigo de UCOC (fojas 253 – 261)
- Capitán René Angulo – Testigo de UCOC (fojas 261 – 265)
- Capitán Roderick Olmos – Testigo de UCOC (fojas 265 – 271)

Además, se admitió y practicó el testimonio pericial de:

- Ing. Luis Sosa – Perito conjunto de UCOC y ACP (fojas 271 – 290)
- Ing. Oscar Amarís – Perito conjunto de UCOC y ACP (290 – 291)



Además de las pruebas incorporadas al expediente, en audiencia fueron admitidas las siguientes pruebas documentales (foja 191):

Por ACP:

- Copia autenticada de correos electrónicos y borrador de descripción de puesto de los capitanes de remolcador asignados al buque “Atlas III”, 4 páginas. (ACP # 1) (Fojas 142 a 146).
- Copia autenticada de la descripción del puesto Capitán Bote Grúa FE -17 (ACP # 2) (Fojas 147 y 148).
- Copia autenticada de la descripción del puesto Capitán de Remolcador FE-15 (fojas 149 y 150) (ACP # 3).
- Copia autenticada de la descripción del puesto Capitán de Remolcador FE-16 (fojas 151 y 152) (ACP # 4).

Durante la audiencia, la ACP introdujo un incidente de objeción por extemporaneidad y por falta de competencia (fojas 154 – 158) y luego de ello otro incidente de objeción por sustracción de materia (fojas 166 y 167).

Los alegatos finales de las partes fueron de manera oral, encontrándose los de UCOC entre las fojas 292 y 293, mientras que los de la ACP se encuentran plasmados entre las fojas 293 y 295.

Luego de la audiencia, y estando el expediente en la fase de decisión, ocurre un cambio del miembro ponente del caso, por efecto de expirar el término de gestión del miembro Nelson Carreyó, y ser este reemplazado por el miembro Carlos Rubén Rosas el día 27 de agosto de 2014.

El día 12 de septiembre de 2014, el miembro Carlos Rubén Rosas solicita mediante escrito visible a la foja 302 que la JRL le declare impedido para conocer la presente denuncia. Mediante Resolución No. 25/2015 de 20 de febrero de 2015, la Junta declaró no viable la solicitud de impedimento presentada por el miembro Carlos Rubén Rosas (fojas 307 – 309).

## **VII. CRITERIO Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA ACP.**

### **7.1 Decisión sobre Incidente de Objeción por Extemporaneidad y Falta de Competencia.**

La apoderada judicial de la ACP, a través de escrito visible a folio 154 y s.s., presenta un incidente de objeción por extemporaneidad y por falta de competencia.

La Licda. López solicita a la Junta que por cuestiones de previo y especial pronunciamiento, la JRL emita criterio en torno a la posible extemporaneidad y falta de competencia de la JRL.

Según la Licda. López, la denuncia adolece de extemporaneidad ya que el capitán González demuestra tener conocimiento de los hechos y las circunstancias de este caso cuando envía su carta del 24 de diciembre de 2010 al capitán Newman. Alega que en vista a que el capitán González considera que este caso es una práctica laboral desleal, contaba con un

término de 180 días para presentar su reclamo ante la Junta de Relaciones Laborales de la ACP, en virtud de lo que señala el artículo 88 del Reglamento de Relaciones Laborales.

Que sobre la base de lo anterior, el término de 180 días empezaba a correr el día 27 de diciembre de 2010, por lo que se tenía hasta el día 24 de junio de 2011 para interponer la denuncia. Dado que el capitán González presentó su denuncia el día 12 de enero de 2012, esta es extemporánea, de acuerdo a la Licda. López, ya que se presenta más de seis (6) meses posterior al vencimiento del término para interponerla.

Licda. López aduce que el argumento utilizado por la JRL para admitir la temporalidad de la denuncia, esto es la continuidad de la conducta es una situación sólo aplicable para los casos de queja y de arbitraje, más no así para las prácticas laborales desleales. Afirma que no existe la posibilidad de utilizar este argumento, de parte de la Junta para mantener una denuncia que es extemporánea bajo cualquier concepto. Afirma que la JRL erra al admitir esta denuncia de práctica laboral desleal.

En lo que respecta a la falta de competencia de la JRL para decidir el caso, la Licda. López argumenta que esta ocurre por no ser este un caso de práctica laboral desleal. Afirma que este caso no pudiera ser considerado un caso de queja o de arbitraje, ya que dentro de los temas que están expresamente excluidos del proceso de queja y de arbitraje está el tema de las clasificaciones, en virtud de lo que señala el artículo 105 de la Ley Orgánica de la ACP.

Pero que aún si lo fuera, este caso no se enmarcaría dentro de las conductas de prácticas laborales desleales que pueda cometer la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá, en atención a lo que dispone el artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP.

La Licda. López luego hace una serie de acotaciones en su escrito de incidente que son más bien alegatos relacionados con el objeto de fondo de la denuncia (fojas 156 y 157), y que en este momento nos abstendremos de pronunciarnos.

Sobre el incidente de objeción por falta de competencia, se le dio traslado a la parte denunciante al finalizar la audiencia el día 20 de noviembre de 2013 (foja 240). No hubo pronunciamiento por parte de la parte denunciante sobre este incidente.

Sobre los aspectos advertidos por la Incidentista en el presente escrito de objeción, la JRL desea destacar que ambos asuntos, tanto temporalidad de la denuncia, como la determinación de su propia competencia para dirimir esta denuncia, han sido objeto de una análisis y pronunciamiento por parte de esta Junta. A foja 76 y s.s., se encuentra acreditada la expedición de la Resolución No. 103 de 6 de septiembre de 2013, por medio de la cual la JRL admitió la presente denuncia de PLD. En dicha resolución, esta Junta realizó el análisis de su propia competencia en el acápite I (foja 76); y analizó y pronunció sobre la temporalidad de la denuncia en el acápite 5.2 (foja 78).

Dado que los asuntos traídos a la atención de la Junta en el presente incidente ya fueron objeto de un análisis y pronunciamiento previo por parte de la JRL, constituyendo de esta manera en “ley del proceso”, por lo que no le es permitido a esta Junta pronunciarse nuevamente sobre temas ya resueltos. Si la Incidentista – Denunciada no está de acuerdo con el análisis y decisión adoptada por esta Junta en su momento, esta podrá ejercer, si así ella lo dispusiere, de su derecho de recurrir la presente decisión, por los medios procesales que le otorga el régimen laboral especial de la ACP.

Por las razones antes expuestas, la JRL rechaza por improcedente el incidente presentado por la representante de la ACP.

## **7.2 Decisión sobre Incidente de Objeción por Sustracción de Materia.**

Estando el caso en estado de decisión, el día 5 de febrero de 2014, la apoderada judicial de la ACP, presentó personalmente un incidente de objeción por sustracción de materia. En su escrito, la Licda. López alegó que recientemente se han presentados hechos que la Administración ha identificado en el caso en mención que traen como consecuencia que el mismo no pueda ser decidido por la JRL, debido a la existencia de sustracción de materia.

La Licda. López alega que no encuentra la necesidad de que esta Junta determine si se cometió una práctica laboral desleal en este caso, ya que se presenta la sustracción de materia a decidir por los siguientes hechos:

1. Que la ACP ha tomado en consideración que el Buque “Atlas III” se encontraba fuera de operación debido a que tiene varias fallas mecánicas que debían ser reparadas para su uso futuro.
2. Que la ACP ha tomado la decisión de poner el Buque “Atlas III” en el proceso de disposición de bienes por el alto costo operativo del buque y de las reparaciones que el mismo necesitaba.
3. Que, sobre la base de lo anterior, al no existir el Buque “Atlas III”, difícilmente la Junta puede decidir el caso que nos ocupa ya que la solicitud del Sindicato se basaba en la creación de un puesto de Capitán FE-17 para este buque, con su consecuente salario y beneficios.
4. Que, por tanto, se da sustracción de materia en este caso y la Junta debe así decretarlo.

Luego de darle traslado a la parte denunciante de este incidente de objeción por sustracción de materia, la UCOC, mediante escrito visible a foja 176, se opone a que la JRL desestime la denuncia por ellos presentada sobre el argumento que existe la necesidad de determinar si la ACP ha cometido una Práctica Laboral Desleal, y que el hecho que el buque “Atlas III” deje de existir a partir de la fecha no elimina el hecho que la ACP ha cometido una práctica laboral desleal por años. A foja 183 del expediente consta otro escrito presentado por la UCOC donde plantean sus dudas referentes a la puesta fuera de servicio del Buque “Atlas III”, indicado que el buque “Atlas III” fue reparado e inspeccionado por la ACP, certificado por la ACP para operar en las aguas del Canal, y que se la asignó a un capitán de la unidad negociadora de Capitanes y Oficiales de Cubierta para mover el buque “Atlas III” los días 1 y 2 de mayo de 2014.

Antes de entrar a valorar lo expuesto en el incidente de objeción por sustracción de materia, la JRL pasa a evaluar la viabilidad de este escrito incidental. El artículo 71 del Reglamento General de Procedimiento de la JRL establece la posibilidad de que la JRL decreta la pérdida del objeto litigioso por sustracción de material. A ese respecto este artículo 71 señala:

**“Artículo 71.** *De ocurrir actos realizados por las partes, un tercero, o por actos no imputables a éstos, que impliquen la pérdida del objeto del proceso, lo que produzca que el contenido de la denuncia se extinga, el Miembro Ponente podrá, de oficio o a petición de parte, ordenar el archivo del expediente por sustracción de materia, mediante resolución motivada. En caso que sea una de las partes la que hace la solicitud, a la contraparte se le dará traslado de la misma para que presente su parecer; igualmente se procederá con ambas partes en caso de que sea la Junta la que tome la iniciativa de ordenar el archivo del expediente. En estos casos se aplicarán los plazos establecidos en el artículo 67 de este reglamento.”*  
(Subrayado de la Junta.

Si bien existe la posibilidad de ordenar el cierre del expediente por haber ocurrido el fenómeno de pérdida del objeto litigioso, para que sea procedente la solicitud, esta debe presentarse dentro de los términos que aplican para las solicitudes de desistimiento que se encuentran reguladas en el artículo 67 de este reglamento. Y lo pertinente del artículo 67 del Reglamento General de Procedimiento señala:

**“...Solicitud del desistimiento de la denuncia o del proceso.** *El desistimiento de la denuncia o del proceso podrá ser solicitado en los procesos cuyo expediente se encuentre en cualquier etapa procesal previa a la audiencia. En el acto de audiencia la Junta podrá otorgar un periodo a las partes, al inicio de la misma, para intentar llegar a un acuerdo. Luego de la audiencia solo será viable examinar la solicitud de desistimiento de la denuncia si ambas partes están de acuerdo y sustenten motivadamente su solicitud, caso en el cual la Junta decidirá su aceptación o no...”*

En atención a lo que dispone este artículo 67, para que sea viable la solicitud de pérdida del objeto litigioso por sustracción de materia, la solicitud debió presentarse antes de la audiencia. En el presente caso, consta en el expediente que el escrito presentado por la apoderada judicial de la ACP fue el día 5 de febrero de 2014, más de dos meses posterior a la conclusión de la fecha de audiencia, por lo que no le queda más remedio a la JRL de rechazar este incidente, por extemporáneo.

### **7.3 Decisión sobre la Denuncia de Práctica Laboral Desleal.**

La presente denuncia de Práctica Laboral Desleal gira en torno a la posible infracción del numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con el artículo 94 de la misma excerta legal, y del numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Relaciones Laborales.

El numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP establece:

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

1. *Interferir, restringir o coaccionar a un trabajador en el ejercicio de cualquier derecho que le corresponda, de conformidad con las disposiciones de la presente sección.”*

Mientras que el artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP indica:

**“Artículo 94.** *Las relaciones laborales de la Autoridad se regirán por lo dispuesto en la presente Ley, en los reglamentos y en las convenciones colectivas. Las disposiciones de la presente sección deben interpretarse considerando la necesidad de que la Autoridad, como administradora del servicio, sea eficaz y eficiente.”*

Y el Reglamento de Administración de Personal de la ACP, en el numeral 4 del artículo 3 señala:

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

1. ...
2. ...
3. ...
4. *Remunerar a los empleados conforme al principio de igual salario por igual trabajo.”*

No obstante lo señalado en la reunión previa y en la audiencia, de que habían puntos controvertidos relacionados a si la operación del buque “Atlas III” supone un aumento de responsabilidades en comparación a las funciones que actualmente realizan los puestos FE-15 y FE-16, y de ser cierto lo anterior, si la asignación al buque “Atlas III” corresponde al grado FE-17 con el respectivo pago, lo que realmente le corresponde a la Junta es evaluar y determinar si hubo o no una práctica laboral desleal producto de la infracción, restricción o coacción de algún derecho de la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica de la ACP, en base a la denuncia interpuesta por los capitanes de remolcadores, por infracción al artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP, y del numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Relaciones Laborales, como lo fue indicado originalmente en la denuncia.

Por lo tanto, esta Junta entra a analizar lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP, y confrontar esta norma con los hechos aquí probados, para así determinar si se ha configurado o no la práctica laboral desleal alegada.

La JRL observa que el artículo 3 del Reglamento de Personal, en su numeral 4, es luego desarrollado por los artículos 12, y 92 del Reglamento de Administración de Personal, este último en su numeral 6 para los miembros de la unidad negociadora denunciante, los cuales establecen:

**“Artículo 12.** *El sistema de clasificación de puestos se basa en el principio de igual salario por igual trabajo e incluye normas que establecen los requisitos mínimos para la clasificación de puestos y disposiciones, con el objeto siguiente:*

1. *Clasificar los puestos por categoría, título y grado de acuerdo a la dificultad, responsabilidad y calificaciones requeridas, incluyendo información sobre la jornada de trabajo y si el puesto es permanente o temporal.*
2. *Revisar periódicamente los puestos para asegurar que estén correctamente clasificados y sus descripciones debidamente actualizadas.*
3. *Permitir al empleado apelar ante el administrador, en un período no mayor de sesenta (60) días calendario después de la fecha de una clasificación de puesto que resulte en una reducción de su grado o salario, según lo dispone el capítulo X de este reglamento.”*

**“Artículo 92.** *Los salarios se fijarán en base a las siguientes categorías salariales:*

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...
6. *Las categorías manuales especiales de:*
  - a. *Equipo flotante, que consta de doce (12) grados: 5, y 7 al 17. Cada grado tiene seis (6) escalones. En el caso de los prácticos en adiestramiento clasificados en esta categoría, cada grado tiene seis (6) escalones.*
  - b. *Ingenieros de máquina, que consta de seis grados: 7, 11, y 14 al 17. Cada grado tiene cinco (5) escalones.*
  - c. *Generación de energía, que consta de seis (6) grados: 5, y 7 al 12. Cada grado tiene seis (6) escalones.*
  - d. *Aprendices, que consta de dos (2) grados: 9 y 10. El grado 9 tiene cuatro (4) escalones y el grado 10 tiene cinco (5) escalones.*
7. ...”

(Subrayado en ambos artículos de la Junta).

Como vemos el numeral 1 del artículo 12 del Reglamento de Administración de Personal establece que los puestos en la Autoridad del Canal de Panamá serán clasificados en título y grado, atendiendo el grado de dificultad y las calificaciones que se determinen para el puesto, mientras que artículo 92, establece las categorías, que para efecto de los miembros de la unidad negociadora de los capitanes y oficiales de cubierta, se encuentran descritas en el numeral 6 de dicho artículo. Es en base a esta clasificación de puestos, las categorías de empleados manuales especiales, que se le asigna la escala salarial acorde a cada escalón, tipo y grado de las posiciones de la unidad.

La UCOC argumenta que la ACP está incumpliendo con el principio de igual salario por igual trabajo, al restringirle el derecho de recibir el reconocimiento en grado y salario de Capitán FE-17, a aquellos capitanes de remolcadores FE-15 y FE-16 que le son asignadas las funciones de comandar del Buque “Atlas III”. Aducen que hasta el reemplazo del “Atlas III”, como buque grúa en 1996, por el buque “Oceanus”, este contó con un capitán FE-17, al mando de dicha embarcación, diferente a lo que ocurre

hoy en día, en las que el comando del buque “Atlas III” le es asignado a un capitán de remolcador FE-15 o FE-6, siempre que este cuente con una licencia de 1500 toneladas de registro bruto.

ACP, por su parte alega que las funciones en las que se utiliza el buque Atlas III han variado desde que este equipo era utilizado antes de la llegada del bote grúa “Oceanus”, que asumió una serie de actividades de carácter operativo. Que las nuevas actividades de navegación a las que se ha dedicado el buque “Atlas III”, son para actividades de capacitación del personal de la ACP, de estudiantes de instituciones educativas nacionales y extranjeras, visitas de grupos de la comunidad nacional e internacional y, que ocasionalmente puede ser requerido para participar en las operaciones de rescate, salvamento, combate de incendio. Que al ser estas funciones ajenas a la ejecución de las maniobras directamente relacionadas con la operación del Canal, su operación ha sido asignada a los Capitanes de Remolcador FE-15 o FE-16.

UCOC alega que la ACP ha incurrido en una práctica laboral desleal, producto de la decisión de la administración de la ACP en utilizar capitanes de remolcador FE-15, y FE-16 para las operaciones del Buque “Atlas III” y, luego del estudio realizado por especialistas en clasificación de puestos de la Vicepresidencia de Recursos Humanos de la ACP, la posición de Capitán del buque “Atlas III” fuese clasificada como FE-16, y por consiguiente no reconocerle una posición en grado y salario FE-17 a los capitanes de remolcador que asumen el control de las operaciones del Atlas III, infringiendo de esta manera, el principio de igual salario por igual trabajo que contempla el artículo 3 del Reglamento de Administración de Personal.

A lo largo de este proceso, se ha demostrado que las operaciones del buque “Atlas III”, al tiempo de la presentación de la denuncia, no son las mismas, a las que hacía este buque hasta el año 1996, cuando fue reemplazado por el bote grúa “Oceanus”, ni las mismas que realiza en la actualidad el bote grúa “Oceanus”. Es un hecho admitido y probado que el buque “Atlas III”, al momento de la presentación de la denuncia, no se encuentra en actividades operacionales de mantenimiento de infraestructuras y equipos, pertenecientes a la ACP. El capitán Martínez en su alegato final así lo manifiesta cuando afirma que *“hay un cúmulo de funciones nuevas que se le han acreditado al Buque Escuela Atlas que dejó de ser solamente un buque escuela...”* (foja 292). Así lo ha manifestado también la apoderada judicial de la ACP en sus alegatos de inicio al indicar que las funciones en las que se utiliza el buque “Atlas III” han variado de aquellas para las que este equipo era utilizado antes de la llegada del bote “Oceanus” (foja 139).

El testigo de UCOC, Capitán René Angulo declaró en cuanto a las funciones del bote “Oceanus” es *“...bueno... la...la función fundamental del Oceanus es ayudar a todos...los izamientos y transporte de todos los equipos que se necesiten transportar por vía acuática en el Canal...”* (foja 263), *“...transporte, izamiento por el tema de la grúa y transporte... Eh... entre estos están los más remarcables...es la locomotora que son las que se mueven más entre esclusas para mantenimiento y todo el boyado del Canal. Pero así también apoyamos a salvamento, el hecho del Oceanus es la primera*

*respuesta que tiene el Canal a los casos de colisiones de barcos y hundimiento, el Oceanus es responsable de todo esto...” (Foja 264).*

Mientras que las funciones del buque “Atlas III”, al momento de la denuncia, son descritas por el Capitán Max Newman en su declaración ante la Junta, cuando a pregunta que le hiciese el representante de UCOC “¿Cuál es la actividad del Atlas?”, contesta “Básicamente se dedican al apoyo al programa El Canal de Todos, que consiste en realizar viajes de estudiantes de escuelas secundarias, universitarias, con grupos de empleados de entidades del gobierno y en algunas ocasiones de empresa privada, para que se expongan y puedan ver el Canal de Panamá, incluyendo en algunas ocasiones las esclusas.” (Foja 201). Similar respuesta brinda el Capitán Allan Barnes, cuando en su declaración manifiesta que “... El principal cliente de nosotros es la gente de Publicación Corporativa y ellos hacen una agenda, además de eso tenemos la gente que viene a través de diferentes divisiones OPRX, OPR hay un pocotón de divisiones en el Canal, entonces ellos piden, solicitan los sábados para viajes especiales, y tenemos la cuestión con los pilotos de prueba de los PUP, Sigma<sup>1</sup>, también nos pide, así que eso depende, el “Schedule” se hace en base a los pedidos de los clientes de nosotros.” (Foja 222)

Se ha probado a juicio de la Junta, que las funciones del capitán de remolcador FE-15 y FE-16 asignados al buque “Atlas III”, y la clasificación elaborada por la ACP, que le asigna el grado FE-16, no infringe el principio igual trabajo, por igual salario que se encuentra establecido en el numeral 4 del artículo 3 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, ya que no existe una igualdad en las funciones que las operaciones de ambas naves realizan.

UCOC argumentó a lo largo del proceso que las funciones del capitán FE-15 y FE-16 asignado a la operación del buque “Atlas III” deben ser clasificadas al nivel de FE-17. A juicio de la Junta, lo solicitado por el denunciante, plasmado en el numeral 2 y 3 de la solicitud que hace ante la JRL, en su escrito de sustentación de denuncia (foja 10), es un tema de clasificación de puestos. En esto coincide con lo planteado por la apoderada judicial de la ACP en su alegato final (foja 294). Los numerales 2 y 3 de lo solicitado por el denunciante en su escrito de sustentación son:

*“IV Solicitud:*

*Por todo lo expuesto, solicitamos respetuosamente a la Junta de Relaciones Laborales lo siguiente:*

1. ...
2. Cumplir con el principio de igual trabajo por igual salario establecido en el Reglamento de Administración de Personal, Capítulo III, Clasificación de Puestos y Calificación, artículo 12, tomando en consideración que la dificultad, responsabilidad y calificación requerida para el puesto de Capitán del buque Atlas III corresponde a un Capitán FE-17, además de su antecedente histórico que reconocía a un Capitán en grado y salario FE-17 como Capitán del buque Atlas III, además de tomar en

---

<sup>1</sup> SIGMAR  
Decisión No.03/2016  
PLD-08/12  
5 de mayo de 2016



*consideración a su referente actual, el buque OCEANUS, que reconoce a su Capitán como Grado FE-17.*

3. Ordenar a la Autoridad del Canal de Panamá restituir el puesto de Capitán de Buque Atlas III en categoría y grado FE-17 tal cual como era en la División de Dragado antes de ser traspasado a la División de Recursos de Tránsito. (Subrayado de la Junta)

Es claro para la Junta, que lo que pide en realidad el denunciante, en este proceso de PLD, es que la posición de capitán de buque “Atlas III”, o de los capitanes de remolcador asignados a la operación del Buque “Atlas III” sean remunerados en base a un tipo y grado específico, el de FE-17. A juicio de la JRL, ella no es competente para valorar ni pronunciarse en cuanto a si los criterios utilizados por la ACP fueron certeros o no al asignar una clasificación de FE-16 a los capitanes de remolcador que operan el buque “Atlas III”, cuando estos capitanes son asignados a la operación de ese buque, ya que estos son aspectos intrínsecos de la clasificación de puestos en la ACP, con base a lo establecido en el numeral 2 del artículo 85 de la Ley Orgánica de la ACP, y el numeral 1 del artículo 12 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP, este último previamente citado en la presente decisión.

Cabe destacar que la clasificación de puestos es una de las prerrogativas que por efecto de la Ley Orgánica de la ACP, mantiene la administración y la que no puede ser objeto de negociación con sus organizaciones sindicales, al tenor de lo que dispone el numeral 1 del artículo 102 de esta excerta legal. Los asuntos relacionados a la clasificación de puestos, por regla general, están también excluidos de los procedimientos negociados de tramitación de quejas, según lo establece el numeral 4 del artículo 79 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP.

No obstante lo anterior, el propio artículo 12 del Reglamento de Administración de Personal, en su numeral 3, le concede al trabajador afectado con una decisión que involucra una reducción en su tipo y grado producto en su clasificación de puesto, el derecho de apelar ante el administrador, utilizando el Procedimiento Administrativo que se contempla en el Capítulo X del Reglamento de Administración de Personal de la ACP, entre los artículos 168 y 184.

Es por ello que ante la claridad y vigencia de estas normativas, esta Junta se inhibe de pronunciarse al respecto de lo solicitado por el denunciante, en torno al reconocimiento de las funciones del Capitán del Buque “Atlas III”, como FE-17.

En atención a lo anteriormente expuesto, la Junta de Relaciones Laborales de la ACP, en uso de sus facultades legales y reglamentarias,

### **RESUELVE:**

**PRIMERO:** DECLARAR no probada la comisión de una práctica laboral desleal por parte de la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá del caso identificado como PLD-08/12.

**SEGUNDO:** NEGAR los remedios solicitados por el Denunciante.

**Fundamento de derecho:** numeral 2 del artículo 85, numeral 1 del artículo 108, artículos 111, 113, 114 y demás concordantes de la Ley Orgánica de la ACP; numeral 4 del artículo 3, artículo 12, numeral 6 del artículo 92, y artículos 168 y s.s. del Reglamento de Administración de Personal de la ACP.

Notifíquese y cúmplase,

---

Carlos Rubén Rosas  
Miembro Ponente

---

Gabriel B. Ayú Prado C.  
Miembro

---

Mariela Ibáñez de Vlieg  
Miembro

---

María Isabel Spiegel de Miró  
Miembro

---

Azael Samaniego P.  
Miembro

---

Jenny Cajar Coloma  
Secretaria Judicial Interina