

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, catorce (14) de noviembre de dos mil diecinueve (2019).

DECISIÓN N°3/2020

**Denuncia por práctica laboral desleal N°PLD-33/18
presentada por el Panama Area Metal Trades Council
contra la Autoridad del Canal de Panamá**

ANTECEDENTES

El 2 de mayo de 2018, el Panama Area Metal Trades Council (en adelante PAMTC), representado por el señor Ricardo Basile, presentó ante la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL), denuncia por práctica laboral desleal (en adelante PLD) contra la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), con base en los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley N°19 de junio de 1997 (en adelante Ley Orgánica de la ACP).

La JRL, facultada por el artículo 113 numeral 4 de la Ley Orgánica de la ACP, admitió la denuncia mediante la Resolución N°186/2018 de 10 de septiembre de 2018 (fs.78 a 84 y reverso) y concedió a la ACP el término reglamentario para responderla. El 15 de octubre de 2018, la apoderada especial de la ACP, licenciada Tiany López (f.86), presentó escrito contestándola (fs.90 a 96).

Mediante el Resuelto N°16/2019 de 26 de octubre de 2019, fue programada la audiencia del caso para el 30 de enero de 2019 a las nueve de la mañana (9:00 am.) (f.97).

El 10 de enero de 2019, las partes intercambiaron y presentaron oportunamente ante la JRL constancia del listado de pruebas y breve resumen del caso, según consta el escrito de la ACP (fs.103 a 109) y del PAMTC (fs.110 a 113).

El día programado se hizo la audiencia con la participación de los miembros Mariela Ibáñez de Vlieg, Carlos Rosas y Lina Boza; y los representantes de las partes, señores Rolando Tejeira, Ricardo Laurie y Gustavo Ayarza por el PAMTC, y la licenciada Tiany López, por parte de la ACP. En esa ocasión, a continuación de los alegatos iniciales de las partes, la ponente les recordó que existía la posibilidad de que tuvieran algún tipo de acercamiento y que la JRL estaría anuente a concederles tiempo e incluso a asignarles un mediador (f.233). En dicha fecha se exhibieron las pruebas documentales y testimoniales aducidas y presentadas por las partes, se sometieron al contradictorio y a las objeciones de la contraria y una vez resueltas las objeciones por la JRL, se fijó como fechas para la continuación de la audiencia y práctica de testimonios los días 28 y 29 de mayo de 2019.

El 15 de febrero de 2019, las partes representadas por el señor Rolando Tejeira del PAMTC y la licenciada Tiany López de la ACP, presentaron ante la JRL nota conjunta solicitando la suspensión del proceso por un mes para buscar posibles acuerdos en cuanto a la controversia aquí examinada (f.127), y la JRL, mediante el Resuelto N°66/2019 de 21 de febrero de 2019 se la concedió (fs.128 y 129). El PAMTC presentó el 14 de marzo de 2019, nota en la cual, con fundamento en el artículo 48 del Reglamento General de Procedimiento de la JRL, solicitó la reanudación del proceso (f.130).

El 15 de marzo de 2019, la ACP presentó ante la JRL poder especial otorgado a la licenciada Cristobalina Botello como principal y al licenciado Ramón Salazar, como sustituto (f.131).

El 18 de marzo de 2019, mediante el Resuelto N°74/2019 se levantó la suspensión del proceso y se ordenó que siguiera su curso, de acuerdo a lo solicitado por el PAMTC (fs.132 y 133).

El 28 de mayo de 2019 continuó la audiencia en el caso PLD-33/18, con la participación de los miembros de la JRL, Nedelka Navas Reyes, Manuel Cupas Fernández, Carlos Rubén Rosas y Mariela Ibáñez de Vlieg (f.151), el señor Ricardo Basile en representación del PAMTC y los licenciados Cristobalina Botello y Ramón Salazar, por la ACP. Se tomó declaración a los señores Iberio Iglesias, Oscar Amarís y Max Newman, testigo común. Y el día siguiente, 29 de mayo de 2019, se continuó con la práctica de los testimonios de los señores Gustavo Gómez y Cristóbal Fálquez como perito. Durante la audiencia el 29 de mayo de 2019, el PAMTC desistió de presentar las declaraciones del perito Iván de la Guardia y de los testigos Ricardo Beluche y Rogelio Gordón (f.329). Por solicitud de la ACP, a la que se opuso el PAMTC, la JRL estableció que los alegatos finales fueran presentados por escrito y así constan en copias y originales en el expediente, los del PAMTC (fs.160 a 181) y los de la ACP (fs.182 a 225).

La transcripción de la audiencia consta de más de cien páginas (fs. 229 a 331), y una vez incorporada al expediente, con el informe secretarial de 14 de agosto de 2019, se ingresó al despacho de la ponente, por haberse cumplido todas las etapas procesales y encontrarse en esa fecha listo para la decisión (f.332). El 6 de septiembre de 2019, con fundamento en el artículo 17 del Reglamento Interno de la Junta de Relaciones Laborales, extendió el término para presentar el proyecto de decisión para lectura y aprobación del resto de los miembros (f.337) y el 27 de septiembre de 2019, informó mediante correo electrónico (f.338) a Secretaría Judicial que al revisar la transcripción de la audiencia, constató que faltaba parte de la transcripción de la declaración del señor Max Newman, por lo que, el 1 de octubre de 2019, pasó el expediente a Secretaría Judicial para su revisión y complemento. El 11 de octubre de 2019, y de acuerdo a informe secretarial (f.340) fue ingresado nuevamente al despacho de la ponente el expediente con el complemento y correcciones correspondientes a la transcripción omitida (fs.341 a 368) y a la cita del nombre de los interlocutores (f.355). Revisado el proyecto y sus referencias a la transcripción, la ponente lo remitió a Secretaría Judicial con el expediente el 17 de octubre de 2019, para su lectura y aprobación.

POSICIÓN Y ARGUMENTOS DEL DENUNCIANTE (PAMTC)

En el escrito de la denuncia el PAMTC explicó cómo, a su juicio, se produjeron las causales de PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP e indicó que el 11 de abril de 2018, la ACP decidió eliminar a uno de los tres marineros asignados a la cubierta de los remolcadores Alfa que asisten en la posición de proa a los buques que transitan por las esclusas del canal ampliado o neopanamax (Cocolí y Agua Clara) y que lo hizo de manera repentina, inconsulta, unilateral y sin notificar o negociar con el sindicato de la forma en que lo establece el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.02 (b) de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales de la ACP (en adelante la convención colectiva). Dijo que la implementación de dicha decisión afectó, modificó y desmejoró las condiciones de empleo y trabajo de los marineros de remolcador de la División y Recursos de Tránsito, de forma significativa en cuanto a su salud y seguridad ocupacional.

Indicó que el número de marineros sobre la cubierta del remolcador Alfa fue de tres desde 26 de junio de 2016, cuando inició operaciones el canal ampliado y que durante las pruebas y prácticas que se hicieron antes de dicha fecha, la cantidad de marineros sobre la cubierta del remolcador Alfa fue al menos de tres.

El PAMTC indicó que el 12 de abril de 2018, el sindicato le comunicó por escrito a la administración, su intención de formular una PLD ante la JRL por dichos hechos, por constituir conductas descritas en el artículo 108 de la Ley Orgánica y dijo que el 26 de abril de 2018 la administración, por medio del Gerente Ejecutivo Interino de Recursos de Tránsito, señor Gustavo Gómez, indicó que la decisión de eliminar a un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten a los buques en la posición Alfa se hizo de acuerdo al artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, que señala los derechos de la administración y de acuerdo a lo desarrollado en el artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP. Específicamente el PAMTC consideró, en cuanto a los hechos y sus alegadas consecuencias, que:

“...con las acciones y prácticas llevadas a cabo por la Administración de la ACP...a partir del 11 de abril de 2018, cuando de forma repentina, inconsulta e [sic] unilateral, afectó, modificó y desmejoró las condiciones de empleo y de trabajo de los marineros de remolcador de la División de Recursos de Tránsito e incluso implementó cambios en las condiciones de empleo y de trabajo de estos trabajadores que afectaron de forma significativa la salud y seguridad ocupacional de los mismos. ...” (f.1)

En cuanto a cómo se produjo la casual del numeral 1, el PAMTC señaló que la ACP, al eliminar un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición Alfa a los buques que transitan por el canal ampliado interfirió y restringió el ejercicio del derecho de los trabajadores, contenido en el numeral 6 del artículo 95 de la Ley Orgánica de la ACP, de ser representados por el RE sean o no miembros de la organización sindical, según dijo, por afectar, modificar y desmejorar sus condiciones de empleo y de trabajo y también afectar la salud y seguridad ocupacional de los marineros de remolcador. Explicó que ello ocurrió, porque la ACP no notificó, consultó o negoció con el sindicato la eliminación del marinero, a pesar de que, a su juicio, estaba obligada a hacerlo de acuerdo a las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.02 (b) de la convención colectiva en concordancia con el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP.

Señaló que la causal del numeral 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, se configuró porque la administración desobedeció y se negó a cumplir las Secciones 11.03 (a) y 12.02 (b) de la convención colectiva al no notificar, consultar o negociar, con el sindicato, antes de hacer el cambio eliminando un marinero de los asignados a las cubiertas de los remolcadores que asisten en la posición Alfa a los buques que transitan por el canal ampliado, a pesar de que, a su juicio, dichos cambios son asuntos sujetos a negociación de acuerdo al artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP y que las normas convencionales citadas, obligaban a la ACP a notificar por escrito al punto de contacto designado por el RE, antes de hacer cambios que afecten las condiciones de empleo y de trabajo de los trabajadores, su salud y seguridad ocupacional y que, al desobedecer las normas convencionales, la ACP también incumplió y desobedeció el artículo 94 de la Ley Orgánica y se negó a cumplir con lo dispuesto en los numerales 1 y 3 del artículo 97 de la Ley Orgánica, que otorgan a todo RE el derecho de actuar en representación de los trabajadores y sus intereses.

Por todo lo indicado, solicitó a la JRL que declare que lo actuado por la ACP es una PLD, que le ordene no volver a incurrir en esta práctica y que cumpla con lo pactado en las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.01 (b), así como que se le ordene dejar sin efecto el cambio que eliminó a un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en la proa, en la posición Alfa de los buques que transitan por el canal ampliado, hasta que se cumplan y agoten todas las instancias del procedimiento de negociación intermedia y, finalmente, que se le ordene a la ACP publicar la decisión de la JRL, por un período de un año calendario, en todos los medios físicos, electrónicos e informáticos a su disposición.

Con su escrito aportó copias de las cartas de 12 y 26 de abril de 2018, así como copias de los artículos 11 y 12 de la convención colectiva y adujo los testimonios de los señores Esteban Sáenz, vicepresidente ejecutivo de Operaciones; Rogelio Gordón, gerente ejecutivo de Recursos de Tránsito y Max Newman, gerente de Remolcadores. Y con su escrito de intercambio de pruebas (fs.110 a 113) listó como posibles testigos a los señores José Almanza, líder marinero de remolcador de la División de Recursos de Tránsito y representante sindical de área del Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe (en adelante SCPC); Iberio Iglesias, líder marinero de remolcador de la División de Recursos de Tránsito; Ricardo Beluche, marinero de remolcador de la División de Recursos de Tránsito; Iván de la Guardia, capitán de remolcador de la División de Recursos de Tránsito, Gustavo Gómez, gerente de la Sección de Apoyo de la División de Dragado; Max Newman, gerente de Remolcadores; Rogelio Gordón, gerente de Recursos de Tránsito y Oscar Amarís, supervisor de la Unidad de Seguridad Marítima; también listó como peritos a los señores Juan José Peralta, jefe de Máquinas encargado de Remolcador ME-15 y Cristóbal Fálquez, Capitán de Remolcador de la División de Recursos de Tránsito. Y como posibles pruebas documentales, las copias de las cartas de 12 de abril de 2018 y de 26 de abril de 2018, copia del artículo 11 de la convención colectiva, copias de las declaraciones en las entrevistas en la JRL de los señores Ricardo

Basile de 12 de junio de 2018, Gustavo Gómez de 21 de junio de 2018, Max Newman de 5 de julio de 2018 y Rogelio Gordón de 20 de julio de 2018.

El 30 de enero de 2019, primer día de audiencia, el representante del PAMTC, señor Gustavo Ayarza, presentó los alegatos iniciales y señaló que con las pruebas documentales y testimoniales se acreditaría que la ACP eliminó un marinero de cubierta del remolcador Alfa que opera en la posición de proa de los buques neopanamax, sin notificar al sindicato como lo dispone la Ley y la convención colectiva, hecho que se produjo el 11 de abril de 2018, y que ello configuró las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP y que la ACP desobedeció las disposiciones de los numerales 1 y 3 del artículo 97 de dicha ley, cargos que relacionó con los artículos 94 y 102 de la Ley Orgánica de la ACP y los artículos 11 y 12 de la convención colectiva; por lo que solicitó que se declare que lo actuado por la ACP es PLD, que se le ordene no volver a cometer estas prácticas y cumplir lo pactado en las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.01 (b) de la convención colectiva, así como dejar sin efecto el cambio con el que se eliminó a un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en proa, posición Alfa, a los buques que transitan por el canal ampliado, hasta que se cumplan y agoten todas las etapas del procedimiento de negociación intermedia en el artículo 11 de la convención colectiva y que se ordene a la ACP publicar por un año calendario la decisión de la JRL que resuelve esta denuncia en todos los medios físicos o electrónicos e informáticos que tiene a su disposición (f.230).

En el acto de audiencia se reiteró de las pruebas señaladas en su escrito de pruebas y luego de examinar las presentadas por la ACP, señaló que no tenía objeciones a las pruebas testimoniales ni documentales de la contraparte (fs.234 y 235).

En sus alegatos finales, presentados por escrito, el PAMTC reiteró los hechos y argumentos de la denuncia de PLD, así como las normas en las que fundó la misma, además, señaló que en el proceso quedó acreditado con las declaraciones del señor Gustavo Gómez, tanto en la entrevista como en la audiencia, el hecho de que la ACP no notificó al punto de contacto designado del RE, sobre la decisión de eliminar un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición de proa a los buques que transitan por el canal ampliado, que fue efectiva el 12 de abril de 2018 (f.174). Dijo que, conforme a las Secciones 11.03 y 6.08 de la convención colectiva, carece de fundamento el argumento de la ACP de pretender equiparar el intercambio de correspondencia dado en el mes de enero de 2017 con un representante del SCPC, con la obligación de la ACP de avisar por escrito al punto de contacto del RE antes de hacer un cambio que afecte adversamente o signifique desmejora o pérdida de una condición de empleo o de trabajo (f.175) y agregó que esa correspondencia, se refirió al restablecimiento de posición del Marino Líder ML-07 y no a la eliminación del tercer marino asignado a la cubierta de los remolcadores que ocupan la posición Alfa, tal como a su juicio, lo confirmó el testigo Max Newman, quien en la audiencia dijo que la nota visible a f.70 se dio como respuesta a la nota del SCPC de f.71. Sobre el cambio en las condiciones de empleo y de trabajo como consecuencia de la decisión de la ACP de eliminar al tercer marino de la cubierta del remolcador Alfa, señaló que el testigo Iberio Iglesias y el perito capitán Cristóbal Fálquez, detallaron todo lo que involucra la operación y maniobras sobre la cubierta del remolcador en posición Alfa y cómo esta se hacía desde los inicios de las operaciones del canal ampliado con un total de tres marineros, de los cuales dos se dedicaban a la manipulación de líneas o cabos a cada banda del remolcador (babor y estribor) y el tercero a la operación de los controles del dispositivo conocido como “winche”, y que además servía como vigía en la maniobra, por su posición con la mejor visual de lo que sucedía en la cubierta del remolcador y en la del buque en tránsito al que se asistía y dijo que ambos declarantes dieron cuenta de la distancia y elevación a la que se encuentran los controles del “winche” respecto a la cubierta del remolcador de todos los que son asignados a la posición Alfa para el tránsito de buques neopanamax. Y destacó que quedó plenamente acreditado que al eliminarse un marinero de la cubierta del remolcador Alfa en la posición de proa del buque, los dos marineros restantes deben hacer su trabajo en condiciones más rigurosas, porque tienen que desplazarse más por toda la cubierta del remolcador para poder llevar a cabo las labores de manejo de líneas o cabos, operar los controles del “winche” e intentar estar atentos a lo que sucede sobre la cubierta del buque neopanamax durante la maniobra y que el impacto de eliminar al trabajador que fungía como vigía y

operador del “winche” que podía detectar y actuar de manera expedita ante situaciones donde las líneas o cabos caen al agua durante la maniobra, es de más que de poca importancia, como lo explicó el testigo Iglesias y el perito Fálquez, ya que dicha caída tiene riesgos de lesiones graves o hasta fatales para el personal de cubierta. Y agregó que en este sentido, también quedó manifiesto que a los marineros de remolcador nunca se les capacitó o instruyó sobre cómo trabajar en la cubierta de los remolcadores Alfa en la posición de proa del buque con dos marineros, ya que dijo, desde antes del inicio de las operaciones en el canal ampliado, las pruebas se hicieron con un mínimo de tres marineros sobre la cubierta del remolcador en posición Alfa, nunca con dos y que desde el 26 de junio de 2016 hasta la medianoche del 12 de abril de 2018, la cantidad de marineros asignados a estos remolcadores fue de tres; de lo que dieron cuenta los testigos Iberio Iglesias, Max Newman y el perito Cristóbal Fálquez y que por ello, dijo, se evidenció que el cambio repentino tuvo gran impacto en las condiciones de trabajo, para el cual no estaban preparados los trabajadores. Restó sentido al argumento de la ACP sobre que la asignación de tres marineros que se hizo desde el 26 de junio de 2016 hasta abril de 2018 solo tuvo la intención de que los trabajadores se familiarizaran de manera acelerada con el proceso de asistir a los buques neopanamax, porque dijo, la declaración del testigo Max Newman en la audiencia dejó establecido que los tres marineros se mantuvieron durante todo el tiempo desde que iniciaron las operaciones del canal ampliado sobre la cubierta de los remolcadores Alfa en posición de proa, es decir, que cada uno de ellos tenía funciones específicas, dos dedicados a la manipulación de las líneas o cabos y uno a las funciones de vigía y operación de los controles de los “winches”, ya que alegó el PAMTC, ninguno de estos tres trabajadores estaba allí observando, aprendiendo o familiarizándose y que la ACP no aportó ninguna prueba al expediente o en la audiencia, de que la asignación de los tres marinos fuera temporal y con el fin de familiarizarlos o de que luego de comprobar la confiabilidad de los “winches” cambiaría la asignación a dos marineros y que tampoco demostró que esto fue comunicado al RE a través del punto de contacto, de acuerdo a las Secciones 6.08 (a) y 11.03 (a) de la convención colectiva (f.178). Sobre los certificados de inspección de las naves, indicó que acreditan el personal mínimo con el que deben operar estos equipos y que hay condiciones operativas que traen como consecuencia una mayor dotación que la mínima, según dijeron los declarantes señores Oscar Amarís y Cristóbal Fálquez y por ello, se opuso al argumento de que la decisión obedeciera a la necesidad de normalizar la tripulación de los remolcadores en la posición Alfa para cumplir con lo establecido en el certificado de inspección. Finalizó señalado que a la medianoche del 12 de abril de 2018, la ACP implementó un cambio que afectó las condiciones de empleo y de trabajo de los marineros de remolcador que son asignados a los remolcadores que asisten a los buques neopanamax en la posición Alfa, lo que dijo, además de afectar las condiciones de empleo y trabajo de los marineros, también tuvo un efecto de más que de poca importancia en su salud y seguridad ocupacional y que ello ocurrió sin previa notificación escrita al punto de contacto designado por el RE, de los trabajadores de la UN de los Trabajadores No Profesionales (en adelante No pro), aun cuando la ACP tiene la obligación de hacerlo de acuerdo al artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP en concordancia con lo pactado en las Secciones 6.08, 11.03 (a) y 12.02 (b) de la convención colectiva, lo que reiteró, es una interferencia y restricción del ejercicio del derecho de los trabajadores a ser representados por su RE, numeral 6 del artículo 95 de la Ley Orgánica de la ACP y una desobediencia y negativa a cumplir lo dispuesto en los numerales 1 y 3 del artículo 97 de la Ley Orgánica de la ACP en concordancia con las señaladas normas convencionales, configurándose, a su juicio, las causales de PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP. Por todo ello, pidió en sus alegatos finales que la JRL declare, que lo actuado por la ACP es PLD; que le ordene no volver a incurrir en estas prácticas; que le ordene cumplir con las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.01(b) de la convención colectiva; que le ordene dejar sin efecto el cambio que eliminó a un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en la proa (posición Alfa) de los buques que transitan por el canal ampliado hasta que cumpla y se agoten todas las instancias del procedimiento de negociación intermedia según el artículo 11 de la convención colectiva; y le ordene publicar la decisión de la JRL por un período de un año calendario por todos los medios físicos, electrónicos e informáticos que tiene a su disposición y que incluyen, sin limitarse, a los tableros informativos, quioscos de los trabajadores, sitio web de la ACP, correos de comunicación oficial tales como ACP-INFO, TUCANAL-INFORMA, etc. (f.181)

POSICIÓN Y ARGUMENTOS DE LA DENUNCIADA (ACP)

La ACP, a través de su apoderada especial, la licenciada Tiany M. López A., contestó oportunamente los cargos en su contra (fs.90 a 96) y negó que el asunto denunciado por el PAMTC sea un tema de PLD sino de queja, conforme al artículo 2 de la Ley Orgánica de la ACP, porque el denunciante señaló incumplida la convención colectiva y porque, no se ha desconocido o violado alguna norma de la Sección Segunda de dicha ley. Señaló, en cuanto a la alegada violación del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, que el denunciante parece referirse a su numeral 2, que establece la obligación de negociar los procedimientos que se usen para implementar una decisión en ejercicio de derechos de la administración y las medidas adecuadas aplicables al trabajador que sea afectado, a menos que solo tenga un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo, a lo que agregó que, en la carta del señor Basile no se describe el efecto adverso de la decisión de la administración en los trabajadores. Indicó que los derechos de la administración contenidos en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, no son negociables y que, en este caso, refiriéndose el tema al derecho de asignar trabajo y trabajadores, así como a temas de seguridad de los equipos de la ACP, tampoco serían negociables dichos asuntos. Sobre las normas citadas de la Ley Orgánica de la ACP, dijo que el artículo 94 no establece derechos ni obligaciones y que así lo ha señalado tanto la Corte Suprema de Justicia como la JRL, por lo que consideró no es susceptible de ser violado; y en cuanto a los numerales 1 y 3 del artículo 97, indicó que es evidente que en este caso no hubo interferencia ni restricción de las acciones del PAMTC, porque presentó su reclamo en la JRL y destacó que el 3 de mayo de 2018, un día después de presentar la denuncia de PLD, el señor Basile, representante del PAMTC, interpuso una queja por condiciones inseguras e insalubres sobre las cubiertas de los remolcadores, en clara violación a lo establecido en el artículo 89 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, que prescribe que aquellos temas que puedan ser presentados como PLD o como queja, solo pueden serlo por el proceso que primero se entable, no por ambos.

Señaló que el certificado de inspección de seguridad marítima de la flota de remolcadores de la ACP establece como tripulación mínima requerida para la operación de buques a motor, un capitán, un maquinista auxiliar y dos marineros, lo que muestra que las funciones de los marineros de remolcador no se ven afectadas ni hay impacto en sus condiciones de empleo por la decisión de operar el remolcador con la tripulación mínima establecida en dicho certificado, y agregó que, las funciones de estos marinos hoy en día no han cambiado, porque sus responsabilidades y esfuerzos son los mismos que han tenido en las maniobras que realizan, sin que pueda alegarse que hay una afectación, modificación o desmejora de sus condiciones de empleo. Agregó que se le informó al PAMTC que, en correspondencia de 11 de diciembre de 2017 el SCPC solicitó a la ACP el restablecimiento del puesto de líder marinerero de remolcador ML-07, como tercer marinerero y que, con la nota de 23 de enero de 2017, la ACP le reiteró a este sindicato (componente del RE) que las funciones en las cubiertas de los remolcadores solo requieren dos marineros, en cumplimiento de normas de la ACP para maniobras seguras. Además, dijo que ya hay en la JRL un proceso de disputa de negociabilidad NEG-08/13 sobre el mismo tema, y citó la Sección 6.08 de la convención colectiva señalando que el PAMTC interpuso la PLD-33/18, a pesar de haber sido informado del trámite de ese asunto por otro procedimiento gestionado por el SCPC, componente del mismo RE y sin hacerlo constar en el formulario de PLD. Y explicó que, en preparación para la apertura del tercer juego de esclusas se hicieron ejercicios para capacitar al personal directamente involucrado en el tránsito y en el caso de los marineros de remolcador se mantuvieron por conveniencia tres a bordo, hasta el 11 de abril de 2018, porque las evaluaciones mostraron que las funciones podían hacerse de forma segura y eficiente con dos marineros. Consideró, por tanto, que la ACP actuó de acuerdo a la normativa aplicable y pidió a la JRL que desestime la denuncia de PLD.

Como pruebas con su contestación adujo el título constitucional sobre el Canal de Panamá, la Ley Orgánica de la ACP y la convención colectiva y se reiteró en todas las pruebas presentadas en el expediente por la ACP hasta ese momento.

Durante la etapa procesal de intercambio de escritos con listados de pruebas documentales y testimoniales para la fecha de la audiencia, la ACP anunció el testimonio

del capitán Max Newman, Gerente de la Sección de Remolcadores y se reiteró de las pruebas aducidas en la contestación de la denuncia.

El 30 de enero de 2019, en la apertura de la audiencia, la licenciada López, en representación de la ACP, procedió con los alegatos iniciales (fs.230 a 233) en los que reiteró los argumentos de la contestación de la denuncia, indicó que no cualquier conducta puede considerarse PLD, sino únicamente aquellos hechos vinculados legalmente con la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica de la ACP, relativa a los derechos colectivos, siempre que hayan sido violados y que en el caso de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, se hace evidente que no se ha dado. Dijo que el planteamiento del PAMTC no logró sustentar desde ninguna perspectiva la acusación de PLD, y que es una apreciación muy particular de este, que la ACP haya incumplido con la Sección 11.03 de la convención colectiva, que es ajena al contenido de la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica de la ACP donde están las conductas cuyas infracciones son atendibles por PLD, lo que no ocurrió, a su juicio, con el reclamo presentado y que dijo, debió presentarse como queja de acuerdo al artículo 2 de la Ley Orgánica de la ACP. Reiteró el argumento de que cualquier reclamo que pueda ser atendido por queja o por PLD, debe seguir el curso del proceso que primero se elija y que dicha norma no da margen a que todos los procesos puedan ser interpuestos en uno u otro, pero que en este caso, el día siguiente de presentada la denuncia de PLD, el PAMTC puso una queja por condiciones de trabajo inseguras e insalubres en la cubierta de los remolcadores de la División de Recursos de Tránsito, con los mismos elementos del PLD-33/18, violando el artículo 89 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP. Añadió que la decisión tomada por la ACP con fundamento en los numerales 1 y 3 del artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, relativo a derechos irrenunciables de la administración, no es negociable, porque no impactan las condiciones de empleo de los trabajadores. Negó que se hubiera violado el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, en el numeral 2, por entender que a ese es el que quiso referirse el PAMTC, y señaló que este solo establece la obligación de negociar los procedimientos para implementar una decisión que emane del derecho de la administración, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador al verse afectado adversamente por tal decisión, a menos que ella tenga un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo, pero que en la carta del PAMTC a la ACP, no se describió en qué consiste la afectación adversa que la decisión tuvo sobre sus trabajadores. Reiteró el carácter programático del artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP y que no se violaron los numerales 1 y 3 del artículo 97 de la Ley Orgánica, porque no hubo interferencia ni restricción de los derechos del RE, lo que dijo, se demuestra con la interposición de esta denuncia de PLD por el PAMTC. Resaltó que el certificado de inspección de seguridad marítima de la flota de remolcadores de la ACP emitido por la Junta de Inspectores, refrendado por la Autoridad Marítima de Panamá, indica que la tripulación mínima requerida para la operación de un remolcador es de un capitán de buque a motor, un maquinista auxiliar para buques a motor y dos marineros y ello permite confirmar que las funciones que hacen estos no se ven afectadas ni impactadas sus condiciones de empleo, como lo señaló el sindicato, sino que las funciones que hacen hoy no han cambiado, porque sus responsabilidades y esfuerzos son los mismos a los que estaban expuestos a bordo de los remolcadores y en las maniobras que hacen, por lo que dijo, no puede indicarse que hay afectación, modificación o desmejora en las condiciones de empleo. Trajo nuevamente a colación el asunto de que al PAMTC se le había informado que el SCPC había remitido la carta de 11 de diciembre de 2017 solicitando el restablecimiento del puesto de Líder Marinero de Remolcador ML-07 como un tercer marinero y que en nota de 23 de enero de 2018 la ACP le reiteró al SCPC que solo se requerían dos marineros a bordo de los remolcadores para las funciones de marinería en cubierta, y que ese caso se refiere al NEG-08/13 presentado ante la JRL por el SCPC, lo que, de acuerdo a la Sección 6.08 (c) de la convención colectiva, solo uno de los representantes del RE puede actuar a nombre de este frente a la ACP en asunto específico y que, por tanto, al interponer la PLD-33/18 se violentó dicho precepto. Explicó que es cierto que como parte del proceso de preparación para la apertura del tercer juego de esclusas se comenzaron evaluaciones y ejercicios de capacitación del personal directamente involucrado en el tránsito del buque OPR, en el caso de los marineros de remolcador se hizo conveniente mantener tres marineros a bordo hasta el 11 de abril de 2018 y dicha decisión tuvo fundamento en los resultados de estas evaluaciones en las

esclusas de Agua Clara y Cocolí, que demostraron que la asistencia de los remolcadores con dos marineros en la cubierta del remolcador, se podían hacer de forma segura y eficiente y por ello señaló categóricamente que la ACP no violó la normativa aplicable ni vulneró derecho alguno de los trabajadores ni del RE, sino que actuó con apego a la normativa y no incurrió en las PLD contenidas en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, por lo que pidió a la JRL que así lo declare.

En dicha audiencia la apoderada especial de la ACP se reiteró de las pruebas señaladas en su escrito y las del expediente; y en cuanto a las pruebas del PAMTC, dijo sobre el testimonio del señor Iberio Iglesias, que requería aclaración de si sería testigo y a la vez participaría en la mesa como representante del sindicato, por lo cual condicionó su objeción al testimonio en ese hecho. Objetó el testimonio del señor Ricardo Beluche por considerar que era repetitivo con el del señor Iberio Iglesias de acuerdo con las descripciones de sus testimonios. Esta objeción fue resuelta por la JRL negándola, ya que el señor Iberio Iglesias presentaría su testimonio antes de incorporarse a la mesa del PAMTC y la declaración del señor Ricardo Beluche no fue considerada repetitiva.

En los alegatos finales la licenciada Botello, apoderada de la ACP, hizo un recuento de lo acontecido desde la presentación de la denuncia de PLD el 2 de mayo de 2018. Reiteró que el reclamo del PAMTC es materia de queja y no de PLD, y que no probó su acusación en este sentido. Indicó que lo actuado por la ACP tiene su fundamento en los derechos que le otorgan los numerales 1 y 3 del artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, en relación con los numerales 4 y 5 del artículo 10 y artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP. Explicó que según lo declarado por el testigo Max Newman, Gerente de la Sección de Remolcadores de la División de Recursos Humanos, tanto en la entrevista como en la audiencia, la actuación de la administración “no consistió en una eliminación de un marinero de la tripulación del remolcador”, sino en la normalización de la dotación a bordo de los remolcadores que asisten en la proa a los buques a través de las esclusas neopanamax, de acuerdo al certificado de inspección de seguridad marítima que indica cuál es la tripulación requerida para la operación del remolcador en el Canal de Panamá y señaló que antes de la normalización de acuerdo al certificado de inspección, la administración, en uso de su facultad de asignar trabajo, decidió asignar un marinero adicional con el propósito de que todo el personal, de manera acelerada, se familiarizara con el proceso de asistir buques a través de las esclusas neopanamax. Resumió lo declarado por el capitán Max Newman en la audiencia, en cuanto a que no hubo variación en las funciones y responsabilidades del marinero de remolcador, cuyas tareas están en el Manual de Operaciones de Remolcador y de forma general en la descripción del puesto; que es posible que haya operaciones no rutinarias que requieran una dotación mayor de marineros, para lo cual se determinan los recursos para la operación segura; que se monitorean las operaciones para detectar situaciones que pudieran incidir en la salud o seguridad de los trabajadores y que estos conocen los mecanismos para notificarlas o denunciarlas; que se han recibido quejas o advertencias de los trabajadores de que no es segura la operación porque se trabaja con dos y no con tres marineros, pero que, fuera del número de personas, las operaciones se han desarrollado de manera segura y los tránsitos por las nuevas esclusas se han dado sin incidentes directamente relacionados al objeto de este proceso; que el Manual de Operaciones de Remolcador fue prácticamente escrito e introducido en las operaciones del canal por normas ISO9001, que definen los requisitos de calidad de la ACP para ser auditados, y que cuando se iniciaron las operaciones del canal ampliado, cumpliendo la normativa aplicable, se dieron las instrucciones sobre los procedimientos para operar el tercer juego de esclusas mediante memorandos adscritos al Manual de Operaciones de Remolcador dirigidos a los capitanes de remolcador y, en consecuencia, al resto de la tripulación. La representante de la ACP argumentó nuevamente que las notas recibidas por el señor Max Newman por parte del SCPC, tenían relación con el restablecimiento del líder marino de remolcador y respecto a la asignación del tercer marinero, y que le respondió a este sindicato que era para familiarización. Y que el señor Max Newman, al ser preguntado por un miembro de la JRL sobre la comunicación de este proceso de familiarización a los sindicatos antes de fletar el buque Baroque y si durante las pruebas fue comunicado de forma expresa que era para la circunstancia específica de familiarización, contestó que en la correspondencia que está en el expediente no se incluyó documentación a la que hizo referencia, porque la carta de respuesta al SCPC

dice que "...como le he indicado en respuestas anteriores...". Señaló en el alegato que este testigo dijo recordar que en esas ocasiones anteriores "el SCPC emitió una carta una semana antes de la operación del tercer juego de esclusas, cuestionando precisamente el tema del tercer marinero y la respuesta que se le dio decía taxativamente que la tripulación constaba de dos marineros y la asignación del tercer marinero era por familiarización." (f.213). En el alegato se concluyó que esta declaración permite confirmar que las funciones de los marineros de remolcador no se ven afectadas ni se ha acreditado el impacto en las condiciones de empleo y de trabajo. Luego se refirió a la seguridad de la operación y al Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional de la ACP en que se sustenta la Norma de Seguridad Marítima General del Programa de Inspecciones a Equipos Flotantes 2600SEG-309 de la Junta de Inspectores de la ACP e indicó que quedó demostrado que el Certificado de Inspección de Seguridad Marítima de la flota de remolcadores de la ACP emitido por aquella y refrendado por la Autoridad Marítima de Panamá, establece que la tripulación mínima requerida para la operación del remolcador es de un capitán de buque a motor, un maquinista auxiliar para buques a motor y dos marineros. Hizo alusión a la declaración del señor Oscar Amarís, Supervisor de la Unidad de Seguridad Marítima de la ACP, y sintetizó lo declarado por él en cuanto a que dicho certificado garantiza las condiciones satisfactorias del equipo flotante para operar en aguas del Canal de Panamá con la dotación mínima requerida, tomando como factores de referencia la operación de manera segura de acuerdo a normativas establecidas, las áreas de trabajo que ocupa el remolcador, el tipo de trabajo que hace el personal a bordo del remolcador, las herramientas que tiene el remolcador como el cabestrante o chigre y la estructura del remolcador y que por debajo de la tripulación mínima establecida no se puede operar el remolcador, pero que no hay norma que impida hacerlo por encima de la tripulación mínima, siempre que no se irrumpa con el total de personas para estar a bordo, que es otro parámetro que tiene el certificado y que declaró que la tripulación mínima actual en el remolcador, data aproximadamente del año 2000, sin cambiar en las operaciones en el canal ampliado. También resumió su testimonio en cuanto a que hay posibilidad de asignar personal adicional para trabajos específicos, como cuando hay deficiencias o daños en los "winches" o chigres, en que se asigna más tripulación para manejar los amarres, pero que, superada la deficiencia, se remueve al personal sin necesidad de modificar el certificado de inspección de seguridad marítima, facultad, que dijo, recae en la Gerencia de la Sección de Remolcadores por trabajos identificados (fs.214 y 215). Por todo lo declarado, señaló la apoderada de la ACP que se demostró que esta actuó de acuerdo con lo establecido en su normativa de seguridad. Y a continuación dijo que de conformidad con la normativa legal, reglamentaria y convencional aplicable, la ACP no estaba obligada a iniciar una negociación intermedia con el RE de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Pro, porque lo señalado en el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, en el numeral 2, que es el que a su juicio se refirió el denunciante, procede a menos que la decisión de la ACP tenga un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo y dijo que en consecuencia "de no darse un cambio de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los trabajadores a los que se les va a pedir que ejecuten el cambio o a los trabajadores que se le va a aplicar el cambio que la ACP ha decidido implementar, entonces, la ACP no está obligada a negociar el cambio con el Representante Exclusivo."(f.216). Consideró que la administración fue traída a la audiencia en indefensión al no describirse ni enunciarse la supuesta afectación adversa que su decisión tuvo sobre los trabajadores. Reiteró que la actuación de la ACP es acorde con las normas de seguridad aplicable y se refirió al numeral 1 del artículo 102 de la Ley Orgánica, que indicó, excluye expresamente de los asuntos negociables por afectación en las condiciones de empleo, los señalados en la Ley o como consecuencia de esta y que los derechos de la administración a asignar trabajo y establecer las medidas de seguridad, del artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP y desarrollados en los artículos 10 y 11 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, y las decisiones tomadas en ejercicio de estos derechos no están sujetas a negociación y que el PAMTC tampoco demostró que lo actuado por la ACP ha variado una condición de empleo, sea una política, práctica o asunto de personal establecido por la Ley Orgánica, los reglamentos y las convenciones colectivas o por cualquier otro instrumento idóneo, que afecte las condiciones de trabajo. Sobre la convención colectiva argumentó que solo contempla dar el previo aviso por escrito al RE cuando el cambio afecte adversamente o signifique una desmejora o pérdida de una condición de empleo o de trabajo, a menos que dicho cambio tenga un efecto de poca importancia y reiteró que

la asignación del tercer marinero era una medida temporal para cumplir aspectos de familiarización y que luego de evaluadas las funciones de marinería en los remolcadores durante la asistencia en el tercer juego de esclusas, se concluyó que se podían hacer segura y eficientemente con dos marineros por remolcador, como lo indica el certificado de inspección y que no ha habido variación en las funciones y responsabilidades de los marineros a la fecha y luego de más de 3000 tránsitos la operación se mantiene segura, por lo que no se ha afectado la salud y la seguridad de estos trabajadores. En cuanto a la Sección 6.08 de la convención colectiva que establece que solo uno de los representantes del RE tiene derecho a actuar ante la ACP sobre cualquier asunto específico, dijo que el PAMTC presentó la denuncia aun cuando conocía que ya el asunto era tratado con el SCPC. Señaló que mediante la Decisión N°14/2019 de 16 de abril de 2019, la JRL ya resolvió en la NEG-08/13 presentada por el SCPC, sobre la dotación de nuevos remolcadores. Como último tema de sus alegatos de cierre, explicó las razones por las que la ACP no cometió las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, analizó las pruebas aportadas por el denunciante para probar los cargos y sobre el testimonio del señor Iberio Iglesias, líder marinero de remolcador, destacó que en la audiencia también formó parte de la mesa como representante del denunciante, y consideró que relató desde su óptica cómo los marineros hacen sus labores y que su testimonio fue de oídas sobre accidentes e incidentes. Lo calificó como contradictorio con los de los testigos Max Newman y Oscar Amarís, y a su juicio, no aportó elementos que mostraran que se interfirió, restringió o coaccionó a algún trabajador en el ejercicio de alguno de sus derechos, porque dijo, no pudo explicar con claridad en qué consistía la afectación. En cuanto al perito Cristóbal Fálquez, luego de hacer un resumen de algunos asuntos declarados, dijo que se contradijo con lo indicado por el supervisor de la Unidad de Seguridad Marítima de la ACP, señor Oscar Amarís, acerca de la tripulación mínima del remolcador de acuerdo al certificado de inspección de seguridad marítima que no varía, sea que el remolcador opere en las esclusas centenarias o las nuevas, porque la operación no ha sufrido cambios; y que también es contradictorio con el testimonio del señor Max Newman, y consideró que la opinión del perito Cristóbal Fálquez, no tuvo la suficiente fuerza probatoria para establecer clara y fehacientemente que la ACP incurrió en las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, porque no se refirió a la interferencia, restricción o coacción a un trabajador en el ejercicio de cualquier derecho que le corresponda de acuerdo a la Sección Segunda Capítulo V de dicha ley. Se refirió la apoderada de la ACP al testimonio del señor Gustavo Gómez, gerente de Apoyo a la División de Dragado, quien dijo, se ratificó de su declaración de fojas 49 a 52 en la fase de investigación, en la que dio cuenta que la decisión de tener dos marineros fue para normalizar las cuadrillas y adecuarlas a lo que establece el certificado de inspección y quien también se ratificó de la nota de 26 de abril de 2018 de fojas 11 y 12, en la que respondió al aviso de la intención del PAMTC de presentar la denuncia de PLD. Destacó que el PAMTC retiró los demás testigos propuestos, y que no presentó más pruebas documentales que las que acompañó con su denuncia. Por todo ello concluyó, que un análisis de los elementos del proceso permite concluir que la ACP no incurrió en las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, porque el PAMTC no logró probar la interferencia, restricción o coacción en relación al derecho del numeral 6 del artículo 95 de la Ley Orgánica de la ACP o que desobedeció ni se negó a cumplir con los derechos del RE establecidos en el numeral 1 y 3 del artículo 97 de la Ley Orgánica de la ACP. Y reiteró que quedó demostrado que la ACP no estaba obligada a iniciar una negociación intermedia de acuerdo con lo establecido en los artículos 100 y 102 de la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica de la ACP, porque dijo, el artículo 11 de la convención colectiva establece que la notificación al RE solo corresponde cuando hay un cambio adverso de una condición de empleo o una condición de trabajo, lo cual repitió, no se dio en este caso y que lo mismo sucedió en relación con la Sección 12.02 de dicha convención. Añadió que el PAMTC debió procurar la solución del conflicto con la administración usando los mecanismos aplicables, que era el procedimiento de queja o la denuncia de la supuesta condición insegura y no exigir la revocación de la decisión de la administración. Solicitó a la JRL que declare que la ACP no ha cometido PLD, y desestime las pretensiones del sindicato y niegue todos los remedios solicitados.

ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JRL

Corresponde el análisis de los cargos de comisión de las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, que señalan:

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

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

Estos cargos se refieren, el primero al numeral 6 del artículo 95 de dicha ley y el segundo, a los numerales 1 y 3 de su artículo 97, ambos con los artículos 94, 102 de la Ley Orgánica de la ACP y algunas normas de la convención colectiva. Esto es competencia de la JRL, establecida por la Ley Orgánica de la ACP en su artículo 113 numeral 4, y dichos cargos serán el objeto del proceso a los que se referirá el análisis que a continuación se hace.

Asuntos relativos a la competencia de la JRL y al objeto del proceso.

Para establecer los hechos y circunstancias a los que se circunscribirá dicho análisis, comienza la JRL por indicar que lo planteado por la ACP de manera reiterada durante el proceso, de que el reclamo debió ser tramitado por el procedimiento de queja descrito en el artículo 2 de la Ley Orgánica de la ACP y no por una denuncia de PLD, no tiene arraigo en etapas posteriores a la de admisión de la denuncia PLD-33/18, mediante la Resolución N°186/2018 de 10 de septiembre de 2018, en la que se consideró que cumplía con los requisitos para conocerse de los hechos y los cargos de PLD enunciados. Por ello, ya la JRL reconoció que la controversia es susceptible de un proceso de PLD y desde esta perspectiva normativa determinará si fueron o no acreditados los cargos de PLD. Con la admisión de la denuncia, este tema fue superado.

Igual ocurrió con el argumento de que el PAMTC presentó, el día siguiente de la interposición de la denuncia ante la JRL, una queja por condiciones de trabajo inseguras e insalubres a bordo de los remolcadores ante la División de Recursos de Tránsito (OPR) con los mismos elementos presentados en la PLD-33/18, según dijo, violando el artículo 89 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP. Este hecho, si bien le fue señalado a la JRL en la etapa de investigación en la nota RHRL-18-227 de 29 de mayo de 2018 (f.35), sin acompañarse constancia de la queja descrita, tampoco es uno que incidiera en la admisión y resolución de la denuncia de PLD-33/18, puesto que es posterior a su interposición y el objeto del proceso de PLD es determinar si la conducta de la parte denunciada es o no una de las descritas en la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica, en este caso, las de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de dicha ley, no así cualquier reclamo por medidas insalubres o inseguras, que como lo ha señalado la ACP, tienen un procedimiento especial y que, según dijo la propia ACP, fue ejercitado en otras instancias por el PAMTC con posterioridad a la interposición del PLD.

Otro asunto planteado por la ACP, tiene que ver con que este mismo reclamo que hace el PAMTC en el PLD-33/18, por el tercer marinero, ya lo tuvo que atender la ACP con el SCPC, y para acreditar dicha postura y que estaba relevada de tratarlo con otro de los componentes del RE, durante la etapa de investigación, en razón de las declaraciones dadas, entre otros, por el capitán Max Newman ante la investigadora de la JRL, este aportó la nota de 23 de enero de 2017, a la que hizo referencia de la siguiente manera:

“Max Newman: El 23 de enero de 2017, en correspondencia dirigida al señor José Almanza, delegado del SCPC, se le indicó que las evaluaciones llevadas a cabo durante el tránsito de buques por las esclusas han demostrado que las funciones de marinería en las cubiertas de los remolcadores durante el proceso de asistencia en el tercer juego de esclusas se pueden realizar de manera segura eficiente mediante la participación de dos marineros por remolcador. Por lo que queda entendido, mediante correspondencia citada, que la dotación normal en dichos remolcadores es de dos marineros.

...

Max Newman: No he tenido reuniones con el PAMTC para atender el tema por guardar el debido respeto a lo que establece la convención colectiva de los no profesionales que, establece que el asunto que se inicia con un sindicato no debe tratar con otro de la misma unidad negociadora.

Max Newman: No he tenido comunicación escrita con el PAMTC para atender el tema por guardar el debido respeto a lo que establece la convención colectiva de los no profesionales que, establece que el asunto que se inicia con un sindicato no debe tratar con otros de la misma unidad negociadora.” (fs.55 y 56)

La nota señalada por el señor Max Newman a la investigadora de la JRL y entregada al terminar su entrevista, consta en el expediente y es del siguiente tenor:

“23 de enero de 2017

CGR-S-010-17

Señor José Almanza
Delegado Sindical de Área
Sindicato del canal de Panamá y del Caribe
Edificio 750-B, Balboa

Acusar recibo
al 272-2964

Estimado señor Almanza:

Hago referencia a su carta P-03791, fechada 11 de enero de 2017 y recibida el 12 de enero de 2017, dirigida al Ingeniero Benítez, subadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), referida al suscrito para atención y respuesta. En su carta usted presenta sus argumentos para que se evalúe el restablecimiento del puesto de Líder, Marinero, ML-07, como tercer marinero en los remolcadores de la Sección de Remolcadores (OPRR).

Sobre el particular, debo reiterar lo ya indicado en correspondencia anterior sobre el tema que, las evaluaciones llevadas a cabo durante el tránsito de buques por las esclusas, han demostrado que las funciones de marinería en las cubiertas de los remolcadores durante el proceso de asistencia en el Tercer Juego de Esclusas se pueden realizar de manera segura y eficiente mediante la participación de dos (2) marineros por remolcador.

Con respecto a su preocupación por la seguridad de los trabajadores que laboran en OPRR, puede tener la certeza que en las operaciones del Canal, la seguridad del personal es de primordial importancia para la Administración y esta nunca sería sacrificada con miras a realizar los trabajos de forma más rápida o por ahorrar recursos que fueran necesarios.

Espero haber aclarado su inquietud y le agradezco su preocupación por la seguridad y eficiencia en las operaciones del Canal.

Atentamente,

Fdo.
Max A. Newman D.
Gerente de Remolcadores

C.
SA
OPR
RHRL” (fs.56 y 70)

Con relación a esta nota aportada en la etapa de investigación y en uso de las facultades conferidas por el Reglamento Interno, la JRL estimó necesario extender el plazo de la investigación y se indicó a la investigadora en la nota de 25 de julio de 2018 (f.66) que: “Lo anterior obedece a que luego del análisis de elementos allegados al proceso en la etapa de investigación, específicamente de la copia de una correspondencia referente a un puesto de marinero en los remolcadores en el proceso de asistencia en el tercer juego de esclusas”, se consideraba necesario allegar la información relacionada para incluir esta nota en el expediente. Así fue que la investigadora remitió a la gerente interina de la Sección de Relaciones Laborales Corporativas de la ACP, la nota JRL-SJ-1110/2018 de 25 de julio de 2018 (f.68), en la que le solicitó que, con el propósito de continuar las diligencias de investigación en el PLD-33/18, remitiera:

“1. El título, el grado, la categoría ocupacional del marino que, desde el 12 de abril de 2018, ya no está asignado a la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición de proa (Alpha).

2. Copia de la nota fechada 11 de diciembre de 2017, expedida por el Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe, donde solicitan el restablecimiento del puesto líder marino de remolcador ML-7, como tercer marino y la nota fechada 23 de enero de 2018, de las cuales se hizo referencia a página 4 de la nota RHRL-18-227 de 29 de mayo de 2018, suscrita por usted.

3. Copia de la nota P-03791, fechada 11 de enero de 2017 y recibida el 12 [sic] de 2017, dirigida al ingeniero Manuel Benítez, subadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá, referente a la evaluación del restablecimiento del puesto de Líder Marino ML-07, como tercer marino en los remolcadores de la Sección de Remolcadores (OPRR)" (f.68)

Esta solicitud fue respondida con la nota RHRL-18-316 de 30 de julio de 2018, así:

"Atendiendo lo solicitado, le informamos lo siguiente:

1. El título de los puestos de marinos asignados a los remolcadores es de Marinero de Remolcador, categoría ocupacional y grado MG-07.
2. En este punto, resulta pertinente aclarar que por un error involuntario, en la página 4 de la postura de la Administración de la ACP del 29 de mayo de 2018, indicamos que la carta del Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe (SCPC), dirigida al Subadministrador de la ACP en la que solicitaron el restablecimiento del puesto líder marino de remolcador, ML-7, como tercer marino, estaba fechada 11 de diciembre de 2017, cuando la fecha correcta de esta carta es el 11 de enero de 2017. En cuanto a la carta firmada por el Gerente de Remolcadores dirigida al SCPC, fechada 23 de enero de 201 [sic], adjuntamos copia de la misma.
3. Por último, le adjuntamos copia de la carta P-03791, fechada 11 de enero de 2017 del SCPC, dirigida al Subadministrador, referente a la evaluación del restablecimiento del puesto de líder marino, ML-07, como tercer marino en los remolcadores de la Sección de Remolcadores." (f.69)

Con esa respuesta, se adjuntó la copia de la nota que ya había aportado el capitán Newman en la entrevista y también la nota que a su vez mencionaba, o sea, la **de 11 de enero de 2017**, firmada por el señor José Almanza, representante del SCPC y que textualmente dice:

"Estimado señor Benítez:

Tenga un cordial saludo y éxitos en sus funciones.

El propósito de mi nota es para solicitarle a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), que haga una evaluación referente a **la necesidad de restablecer la posición del tercer Marino Líder ML-07 en la Sección de Remolcadores, y de ser necesario dicha evaluación, incluir dicha posición dentro del certificado de operación del remolcador.**

En el año 1999, la Comisión del Canal de Panamá (CCP), eliminó dicho tercer marino de remolcador sin negociar el cambio en las condiciones de trabajo de los trabajadores de la Unidad Negociadora de Trabajadores No Profesionales. Al eliminarse dicha posición, esto ocasionó que se eliminaran las vacantes de Líder Marino ML-07 de Remolcador y el resultado de dicha decisión es que se le ha recargado el trabajo a los dos marinos remanentes y al capitán de remolcador, lo que admitimos que se le ha ocasionado un ahorro económico para la ACP, pero un incremento de trabajo a nuestros trabajadores que repercute en el incremento de accidentes laborales en dicha operación.

En reiteradas ocasiones, el Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe (SCPC), le ha solicitado a la ACP que se debe reincorporar el puesto del tercer Líder Marino ML-07 en la Sección de Remolcadores. Dicha solicitud va enfocada a la seguridad laboral, tanto en el proceso operacional del Canal, como en la labor diaria de nuestros compañeros trabajadores.

Los trabajadores de la Sección de Remolcadores, representados por el SCPC, son de la opinión que es necesario mantener la posición del Líder Marino ML-07 de Cubierta, en los equipos flotantes, incluyendo los remolcadores. En la actualidad, la ACP está adquiriendo equipos flotantes de mayor capacidad con mayor potencia, empuje, nuevas tecnologías, lo [sic] requiere que los trabajadores se adecuen a estos nuevos cambios efectuados por la ACP. Además de lo expuesto anteriormente, **tenemos también la operación de estos equipos flotantes dentro de la ampliación de las nuevas esclusas de Cocolí y Agua Clara, lo cual infiere que nuestros trabajadores se adecuen a una nueva y total operación diferente.**

En la actualidad existe el problema 'generacional' del choque, entre trabajadores nuevos versus los trabajadores viejos o de mayor antigüedad, y la diferencia conflictiva es sobre la manera en que se deben efectuar las maniobras marinas, tanto para soltar el remolcador

como para amarrarlo, incluyendo las maniobras para asistir a los buques. **Los marinos argumentan que nadie los manda, ya que no hay un Líder Marino ML-07 de Cubierta. Esto ha ocasionado un descontento por parte de la mano laboral**, ya que no se toma en cuenta la experiencia del trabajador con experiencia, y esto ocasiona que los trabajadores más viejos, se queden callados durante estas operaciones críticas, para no afectar su record de trabajo.

Sin otro particular se despide de usted

Fdo.

José Almanza

Representante del SCPC" (f.71 y reverso, el resaltado es de la JRL)

Lo declarado y aportado durante la etapa de investigación en adición a estos otros elementos incorporados en su ampliación, fueron valorados y considerados por la JRL al decidir la admisión de la denuncia de PLD-33/18, en la Resolución N°186/2018 de 10 de septiembre de 2018, en cuya parte motiva se pronunció sobre el tema y concluyó:

“Mientras que, sobre las referencias que han hecho representantes de la administración, durante la fase de investigación, tanto durante declaración en la que se aportó correspondencia relacionada con el tema de un marino ML-7 como tripulación de un remolcador, como en nota remitida a esta JRL, acerca de que el asunto que presentó el PAMTC en la denuncia PLD-33/18, ya fue tratado con otro de los componentes del RE, el SCPC, y que está pendiente de resolverse en otro proceso de solicitud de resolución de disputa sobre la negociabilidad NEG-08/13, esta JRL, luego de la ampliación de la investigación en el PLD-33/18, observa que no se trata de lo mismo y que son circunstancias diferentes las que se presentan en el caso que ahora corresponde admitir.” (f.83).

De lo resaltado en la carta en la que el SCPC le pide al ingeniero Benítez que se evalúe **“la necesidad de restablecer la posición del tercer Marino Líder ML-07 en la Sección de Remolcadores, y de ser necesario dicha evaluación, incluir dicha posición dentro del certificado de operación del remolcador”** en contraste con lo certificado por la gerente interina de la Sección de Gestión Laboral Corporativa de la ACP (f.69), quedó claro que el tema tratado por la ACP con el SCPC se refirió a un cambio en la asignación de un **marinero ML-07**, que la administración hizo en el año 1999, y no a lo planteado por el PAMTC en la denuncia PLD-33/18, hecho que ocurrió en el 2018 y no precisamente en relación a un **líder mariner**. Más bien lo que estas pruebas indican es que el asunto fue abordado por el SCPC, no porque se notificó al punto de contacto del RE una determinada decisión, sino porque este componente del RE quiso traerlo a la atención de la ACP muchos años después de ocurrido el cambio. Así como también deja de manifiesto que, aun cuando en la carta de 23 de enero de 2017 el capitán Max Newman respondió al SCPC que **“las funciones de marinería en las cubiertas de los remolcadores durante el proceso de asistencia en el Tercer Juego de Esclusas se pueden realizar de manera segura y eficiente mediante la participación de dos (2) marineros de remolcador”** (f.56), para la fecha de dicha correspondencia, en el remolcador que ocupaba la posición Alfa asistiendo en la proa a los buques que transitan por el tercer juego de esclusas (Agua Clara y Cocolí), se mantenía la asignación de tres marineros que se había hecho desde su inauguración el 26 de junio de 2016. Con la admisión de la denuncia PLD-33/18, fue desechado el argumento de la ACP de que el tema se trató con otro de los componentes del RE, sin que sea susceptible de abordarse de manera distinta en esta decisión.

Superados los temas anteriores, corresponde resolver el objeto del proceso en cuanto a si fue o no acreditada la comisión de las causales de PLD alegadas y de las que se acusa a la ACP de haber incurrido en las conductas de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP:

El hecho denunciado por el PAMTC se refiere a que, finalizado el 11 de abril de 2018, la ACP actuó conforme a la **“decisión de eliminar a un mariner de la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición de proa (Alfa) a los buques que transitan por las esclusas del canal ampliado o esclusas neo panamax (Cocolí y Agua Clara), reduciendo de 3 a 2 el número de marineros asignados a esta tarea.”** (f.4). Tanto los señores Gustavo Gómez, gerente de la Sección de Apoyo de la División de Dragado, como el señor Max Newman, gerente de Remolcadores, indicaron en sus entrevistas ante la investigadora de la JRL, que la decisión de la ACP que generó el hecho denunciado por

el PAMTC, se hizo efectiva el 12 de abril de 2018 (fs.50 y 54). Y el PAMTC señaló que esto se hizo sin notificación al punto de contacto del RE, lo que consideró, constituyó **“cambios en las condiciones de empleo y de trabajo de estos trabajadores que afectaron de forma significativa la salud y seguridad ocupacional de los mismos.”** (f.1), y que dicho **“cambio, afectación, modificación y desmejora en las condiciones de empleo y de trabajo de los marineros de remolcador se da como consecuencia de la decisión de eliminar a un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición de proa (Alpha) a los buques que transitan por las esclusas del canal ampliado o esclusas neo panamax (Cocolí y Agua Clara), reduciendo de 3 a 2 el número de marineros asignados a esta tarea.”** (f.4)

Es por ello que, la JRL examinará los argumentos de la denuncia en cuanto a los hechos y el derecho en los que se fundamentó, así como las defensas de oposición de la ACP, y determinará si con su actuación, al finalizar el día 11 de abril de 2018 e iniciar el 12 de abril de 2018, se conculcaron o no los derechos de los trabajadores marineros de remolcador de la UN de los No Pro, específicamente de los que están asignados a trabajar como marineros a bordo de los remolcadores Alfa que asisten en la posición de proa en la operación de esclusaje de los buques que transitan por el canal ampliado, por las esclusas de Agua Clara y Cocolí, y los derechos de su RE; y, por tanto, se configuraron las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP.

Se produjo un cambio al implementarse una decisión de la ACP.

Para la JRL quedó suficientemente acreditado durante el proceso, que el certificado de inspección de seguridad marítima de los remolcadores que se utilizan en la operación de asistencia de buques en tránsito por las esclusas del canal, sea en las centenarias de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún o las nuevas de Agua Clara y Cocolí (tercer juego de esclusas), establece, para operar de manera eficiente y segura, una tripulación mínima de un capitán de buque a motor, un maquinista auxiliar para buques a motor y **dos marineros**, y que ello cumple con las normas de seguridad marítima establecidas para esos equipos en esas funciones. La tripulación mínima en cuanto al número de dos marineros a bordo de los remolcadores no fue acreditada con pruebas documentales, pero sí lo fue por los declarantes, señor Oscar Amarís y capitán Cristóbal Fálquez, que coincidieron en dicho número mínimo de dos marineros por remolcador.

En cuanto a la dotación mínima de marineros en los remolcadores en Recursos de Tránsito, el señor Oscar Amarís, Supervisor de Seguridad Marítima de la ACP, dijo que es de **dos marineros**. Señaló desde cuándo proviene la dotación mínima y explicó lo siguiente en cuanto al máximo de personas permitidas a bordo:

“OSCAR AMARÍS: Ok. El tema de tripulación o de dotación mínima establecida lo único que regula, rige, es que menos de esa dotación no puede operar el remolcador o el equipo flotante en sí. Yo puedo poner personal por encima de eso siempre y cuando la administración en su momento dado, tenga la cantidad de personal para hacerlo, por encima de la dotación mínima no hay una reglamentación o una regulación o un tema que te impida hacerlo, siempre y cuando no irrumpas con el total de personas a bordo establecidas, también que es otro punto que tiene el certificado. Tú tienes una dotación para trabajar de manera segura y tienes un total de personas a bordo para estar a bordo, valga la redundancia.

...

OSCAR AMARÍS: La tripulación mínima establecida en los remolcadores de Recursos de Tránsito viene dada o fechada desde el año 2000 a la fecha con esa dotación.” (fs.259 a 261)

Por su parte, el capitán Cristóbal Fálquez, responsable de remolcador, a pregunta del representante del PAMTC sobre cómo está compuesta en la actualidad la tripulación de los remolcadores en la posición Alfa (f.313), lo explicó y dijo que en dicha tripulación son **dos marineros en la cubierta** de remolcador (f.314).

De lo declarado durante la etapa de audiencia por los testigos y perito, la JRL quedó ilustrada en cuanto a que la dotación, según está establecida en el certificado de inspección de seguridad marítima para los remolcadores de la ACP, incluidos los que

asisten en la posición de proa de los buques que transitan por las esclusas del canal ampliado, está sometida a regulaciones y procedimientos que debe cumplir la ACP para garantizar una operación segura y eficiente y la JRL considera que, aun cuando reviste la mayor importancia para el mantenimiento de la seguridad tanto de la ACP, como de sus usuarios y trabajadores, la dotación señalada en dichos certificados no es susceptible de ser variada a través de un proceso de PLD. Por tanto, partiendo de la dotación establecida por el certificado de inspección de seguridad marítima, en el número mínimo de marineros de remolcador que cumple con este certificado, la discusión entre la denunciante y la denunciada, se refiere al cambio del número de marineros que se hizo en los remolcadores en la posición Alfa, que antes del 12 de abril de 2018 superaba en uno a los dos marineros establecidos como mínimo en el certificado de inspección de seguridad marítima de dicho remolcador, dotación que fue reducida a dos marineros y que indicó el PAMTC, no fue notificado al punto de contacto del RE.

El cambio del número de los marineros de remolcador en la posición Alfa de los buques que transitan por el canal ampliado, producto de la decisión de la ACP, y las circunstancias en las que ocurrió, fueron determinados de los siguientes elementos:

1. En carta de 26 de abril de 2018 el señor Gustavo Gómez, Gerente Ejecutivo interino de Recursos de Tránsito (fs.11 y 12) respondió al anuncio del PAMTC de interposición de PLD, y luego de hacer un resumen del reclamo, sin refutar los hechos como tal, explicó que la decisión de la administración se dio en el ejercicio de sus derechos contenidos en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP y que el certificado de inspección de seguridad marítima de la flota de remolcadores de la ACP, establece como dotación mínima para su operación entre otros, dos marineros, aclarando que las evaluaciones del tránsito de buques por las esclusas nuevas, demuestran que las funciones de marinería en la cubierta de los remolcadores se pueden realizar de manera segura y eficiente con la participación de dos marineros. También explicó el señor Gustavo Gómez durante la entrevista ante la investigadora de la JRL que, la decisión de la administración se hizo efectiva el 12 de abril de 2018 y que antes de su llegada al puesto en la División ya estaba tomada, y que antes de la misma, en los buques Alfa había tres marineros y en el resto de los remolcadores del canal ampliado había dos marineros (f.50). **Declaró que tenía conocimiento que la decisión no fue notificada al RE, pero que alrededor de enero se había hecho una notificación previa en un intercambio de comunicación con el SCPC con la nota emitida por el señor José Almanza al ingeniero Manuel Benítez y respondida por el capitán Max Newman el 23 de enero de 2018** (f.51).

2. En la declaración del capitán Max Newman, Gerente de Remolcadores, ante la investigadora de la JRL, este manifestó que no se eliminó a un marinero, sino que lo actuado por la administración fue una normalización de la dotación a bordo de los remolcadores que obedeció a lo definido en el certificado de inspección que establece una tripulación requerida para la operación del remolcador y que esa normalización se hizo efectiva el 12 de abril de 2018, como una decisión consensuada de la administración (f.54). Y acerca de si se notificó la normalización al RE de la UN de los No Pro, dijo que el 23 de enero de 2017, en correspondencia dirigida al señor José Almanza del SCPC, se le indicó que las funciones de marinería en las cubiertas de los remolcadores durante el proceso de asistencia en el tercer juego de esclusas se podían realizar de manera segura y eficiente con dos marineros de remolcador, por lo que el señor Newman declaró que quedaba entendido de la correspondencia citada, que la dotación normal en dichos remolcadores es de dos marineros (f.55).

3. En la declaración del señor Rogelio Gordón, Gerente de la División de Recursos de Tránsito (OPR), al serle preguntado desde cuándo se implementó la incorporación del tercer marinero en la tripulación de los remolcadores, contestó que con el inicio de la operación del canal ampliado. Acerca de cuándo se hizo efectiva la eliminación del tercer marino, indicó que, a partir de la medianoche del 12 de abril de 2018, y en cuanto a si hubo comunicación previa con el RE, respondió que sí, con la carta de la ACP de 23 de enero de 2017, en respuesta a la carta del SCPC del 11 de enero de 2017, informando que la tripulación oficial era de dos marineros y que el tercer marino era de carácter temporal. También declaró que la decisión de agregar un tercer marino a la tripulación de los remolcadores fue una iniciativa de la administración con el fin de poder capacitar al

personal que estaba directamente involucrado en el tránsito en el tercer juego de esclusas, específicamente los marineros y que se mantuvo a bordo el tercer marinero para atender un problema de confiabilidad en los “winches” (cabestrantes) de los remolcadores utilizados en las esclusas neopanamax y que superado el problema, la administración tomó la decisión de volver a la tripulación normal que está en el certificado de inspección de seguridad marítima (fs.61 y 62)

Para la JRL la esencia de los hechos sobre los que recae el reclamo y esta decisión, guardan estricta relación con que, desde inicios de la operación del canal ampliado, inaugurado el 26 de junio de 2016, tres marineros de remolcador fueron asignados a laborar en los remolcadores Alfa del tercer juego de esclusas. Las razones de esta decisión de asignar trabajadores (tres marineros) y trabajo (para las maniobras de marinería en el remolcador Alfa en el tercer juego de esclusas) fueron explicadas por los declarantes y representantes de la ACP, señores Gustavo Gómez, Max Newman y Rogelio Gordón, en la etapa de investigación; también le quedó claro a la JRL, que al cabo del día 11 amaneciendo el 12 de abril de 2018, la administración decidió que en lugar de tres marineros, fueran dos marineros los que hicieran las funciones de ese puesto a bordo de los remolcadores Alfa que asisten en el tercer juego de esclusas, **lo que de por sí constituyó un cambio de asignación de trabajadores para hacer el mismo trabajo.**

En este punto la JRL difiere del argumento de defensa de la ACP, que tiene como sustento la declaración del testigo, capitán Max Newman, en cuanto a que lo ocurrido no fue una eliminación de un marinero como tal, sino que la decisión consistió en una normalización de la asignación del número de marineros a los remolcadores en la posición de proa de los buques en el esclusaje por las nuevas esclusas de Agua Clara y Cocolí, para que fuera de acuerdo al mínimo establecido en el certificado de inspección de seguridad marítima de los remolcadores, según dijo, como resultado de un proceso de familiarización de la tripulación y luego de hacer las evaluaciones que le permitieron determinar que las operaciones podían hacerse de manera segura y eficiente con dos marineros. Esta explicación la hizo, no solo durante la etapa de entrevista, sino también en la audiencia:

“MAX NEWMAN: Responsablemente quisimos exponer a nuestros trabajadores al proceso de manera que se familiarizaran con el mismo hasta el punto que nos sintiéramos totalmente confiados de que, en efecto, no solo nosotros los administrativos sino ellos como trabajadores pudieran tener la destreza y el conocimiento para hacer el trabajo de manera sostenible con dos marineros.

CRISTOBALINA BOTELLO: ¿Cuando usted menciona familiarización, cómo es, igual a capacitación?

MAX NEWMAN: No, porque la capacitación solo la puede realizar con una persona que no es capaz, más familiarización lo hace con personas que son capaces, pero deben conocer detalles del proceso al cual se van a exponer, nosotros seríamos incapaces de exponer a nuestros trabajadores a realizar funciones para las cuales no son capaces.

CRISTOBALINA BOTELLO: ¿Diga el testigo si para la familiarización de los marineros de remolcador se hizo algún cambio en el Certificado de Inspección en cuanto al número de la tripulación establecida?

MAX NEWMAN: No era necesario el cambio en el Certificado de Inspección, toda vez de que el texto que se incluyó en el mismo quedó establecido como tripulación mínima, lo cual por ser nosotros una organización de derecho público en la cual tenemos que ceñirnos a lo que dice la norma al decir el Certificado de Inspección, **tripulación mínima nos da la aptitud para poder hacer cualquier variante que administrativamente consideremos hacia arriba, más bajo ninguna circunstancia hacia abajo.**

...

CRISTOBALINA BOTELLO: Ok. ¿Indique el testigo si tiene conocimiento con respecto a una decisión de la administración del 12 de abril del 2018?

MAX NEWMAN: Sí tengo conocimiento de una decisión y, básicamente, **la decisión consistió en normalizar la dotación a bordo de los remolcadores después de un periodo de aproximadamente dos años de estar familiarizando al personal con el proceso de asistir buques a través del tercer juego de esclusas, específicamente, la normalización consistió en dar por finalizado el periodo de familiarización de los marineros de remolcador. Esa decisión se fundamentó en... cuando digo normalizar,**

es normalizar en función de lo que es la operación de remolcadores en las demás áreas del Canal, de conformidad a lo establecido en el Certificado de Inspección.

...

RICARDO BASILE: ... ¿Qué función desarrollaba o llevaba a cabo el tercer marino a bordo de los remolcadores que ocupan la posición Alfa mientras que se llevó a cabo el periodo que usted identificó como familiarización?

MAX NEWMAN: Las funciones eran las funciones regulares de todo marinero de remolcador, manipulación de cabo, operación de *winche*.

RICARDO BASILE: Una vez se eliminó ese tercer marino, ¿quiénes tuvieron que llevar a cabo la funciones que ese tercer marino realizaba durante el periodo de familiarización?

...

MAX NEWMAN: Quisiera dejar claro que en ningún momento nosotros eliminamos personal en este proceso. De hecho, lo único que se hizo normalizar y la asignación del personal en el proceso de familiarización no conllevó contratación adicional, sino que toda esa asignación administrativamente se tomó la decisión de hacerla con el pago de horas extraordinarias. Las funciones de esa persona dada la normalización las realizan los dos marineros que están a bordo, funciones que consisten en el objeto de estas declaraciones más, manipulación de cabos y operación de *winche*. (fs.348 a 351 y 362. El resaltado es de la JRL)

Los elementos allegados al expediente no permiten a la JRL concluir que la asignación normal en ese remolcador Alfa que ocupa la posición de proa en las naves que hacen esclusajes en el canal ampliado, en algún momento desde que se inauguró, era de dos y no de tres marineros. De las constancias del expediente se observa que, el único tiempo en el que quedó demostrado que se asignaron dos marineros a la operación de dicho remolcador Alfa, fue a partir del 12 de abril de 2018 y ello denota un cambio de una decisión previa de la administración de asignar tres marineros al remolcador Alfa, y no un retorno a una asignación de dos marineros que nunca se había hecho antes en dicho remolcador Alfa, o que por lo menos, no se probó en el proceso que así fuera.

Por tanto, concluye la JRL, no puede ocurrir una normalización si lo acreditado en el expediente muestra que lo normal o usual, desde que se iniciaron las operaciones del canal ampliado, fue la asignación de tres marineros al remolcador en la posición de proa de los buques que transitan por el mismo. Y observa que, en oposición al argumento de la normalización, lo que ocurrió fue un cambio y no una vuelta a una asignación previa, que, se repite, nunca se probó que existió.

Si bien es cierto que esta asignación de dos marineros fue en el ejercicio de su derecho reconocido en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, y que es acorde al certificado de operación de seguridad marítima de los remolcadores Alfa en la operación del canal ampliado, como lo explicó el señor Oscar Amarís (f.263), dicha decisión no podía ser una "normalización" con relación al número de marineros asignados y, en todo caso, lo que ocurrió fue una equiparación con la dotación mínima de marineros que señala el certificado de inspección de seguridad marítima de los remolcadores, pero ello, a todas luces, sigue constituyendo un cambio que fue producto de una decisión de la ACP en ejercicio de su derecho a asignar trabajo y a los trabajadores que deben hacerlo.

No solo no se mostró que la dotación normal de marineros del remolcador que ocupa la posición de proa de los buques que transitan por el canal ampliado, en algún momento fue de dos marineros, sino que, además quedó probado que incluso desde antes de la inauguración del canal ampliado, también se hacían las funciones de marinería de ese remolcador Alfa con al menos tres marineros y que ese fue el modo de hacer el trabajo de los marineros en la operación en el remolcador Alfa con la que se familiarizaron. El testigo, capitán Max Newman declaró que:

RICARDO BASILE: ¿Si las evaluaciones o pruebas que se realizaron para las maniobras del Canal Ampliado involucraron pruebas con los remolcadores antes del inicio formal de operaciones de las esclusas Neopanamax?

MAX NEWMAN: Sí involucraron pruebas antes del inicio formal de las operaciones en las nuevas esclusas y continuaron después de iniciada la operación.

RICARDO BASILE: ¿Indique el testigo en qué consistieron aquellas pruebas que se llevaron a cabo antes del inicio formal de las operaciones?

MAX NEWMAN: Las pruebas consistieron en observar y determinar cómo se desarrollaba el proceso de amarre y desamarre de los remolcadores a los buques Neopanamax, y a cómo los remolcadores respondían a las instrucciones de los prácticos dentro de la cámara, dentro de cada cámara de las esclusas.

RICARDO BASILE: ¿Cuándo se realizaron esas pruebas, qué cantidad de marinos había asignado a la cubierta del remolcador que se ubica en la posición Alfa?

MAX NEWMAN: Durante el periodo de pruebas y exposición y familiarización de los marineros, estábamos asignando marineros adicionales a estos procesos en cada remolcador con la posición que usted mencionó que es el Alfa.

RICARDO BASILE: ¿A cuánto ascendía el número de marineros asignados a esas pruebas?

MAX NEWMAN: En ocasiones 3, en ocasiones 4.

RICARDO BASILE: ¿Por cuánto tiempo se mantuvo esa asignación de personal extra en la cubierta de los buques que se ubican en la posición Alfa?

...

MAX NEWMAN: El proceso de familiarización se inició desde que la Autoridad del Canal alquiló el buque Baroque y finalizó el día 11 de abril del año 2018. (f.358 a 359. El resaltado es de la JRL)

Se reitera que las constancias, tanto de lo señalado por el capitán Max Newman, como por el señor Iberio Iglesias y el capitán Cristóbal Fálquez, dan cuenta que desde que iniciaron las operaciones en las esclusas de Agua Clara y Cocolí, incluso antes de la inauguración, el número de marineros en el remolcador era al menos de tres. Y por ello, razona la JRL, que si el propósito de dotar al remolcador Alfa de un número superior de marineros del señalado en el certificado de inspección de seguridad marítima, era para acelerar la familiarización del mayor número de trabajadores posible, entonces resulta contradictorio que se les familiarizara en funciones de marinería compartidas entre al menos tres marineros trabajando conjuntamente y no con dos marineros efectivamente desempeñando sus funciones de la misma forma en que lo harían cuando terminara la familiarización y rotándose entre los tres, para hacer las maniobras de dos en dos, emulando la forma en que harían el trabajo cuando tuvieran que hacerlas entre solamente dos marineros.

La JRL, luego de escuchar en qué consiste la operación de amarre, desamarre y manejo de cabestrante, logró el convencimiento necesario para concluir que no es lo mismo hacer dicha maniobra entre tres marineros, que entre dos. La práctica con tres marineros acostumbró (familiarizó) a los marineros con una maniobra compartida entre tres, y luego, con el cambio, les correspondió hacerlo entre dos, sin que haya pruebas de que fueron familiarizados para ello, lo que implica un modo de hacer la maniobra distinto, por requerir que entre dos amarren, desamarren y que también alguno de ellos opere el cabestrante (“winche”).

Por último, la convicción de la JRL de que fue un cambio y no una normalización de la asignación de marineros al remolcador Alfa, proviene del hecho de que no hay constancia de que la asignación de tres marineros en lugar de dos en el remolcador Alfa, había sido advertida como excepcional y temporal para familiarización, previo a que se iniciaran las prácticas de las maniobras o a la operación del canal ampliado. En la fase de preguntas de los miembros al testigo Max Newman, acerca del proceso de familiarización y si se planteó a los sindicatos, antes de fletar el Baroque y cuando se estaban haciendo esas pruebas, o sea, si había sido expresamente comunicado a las organizaciones sindicales y a los sindicatos de los trabajadores que era específicamente una familiarización, este aclaró que:

“MAX NEWMAN: Muchas gracias por la pregunta porque, ciertamente, en la correspondencia que está incluida en el expediente no aparece o en su momento no se incluyó documentación a la que hace referencia a los documentos que están en el expediente, porque la carta que le respondo al Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe dice, como le he indicado en ocasiones anteriores, pero la documentación de las ocasiones anteriores, evidentemente no está en el expediente. En esa comunicación de ocasiones anteriores, recuerdo que el Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe me emitió una carta una semana antes del inicio de las operaciones del Canal Ampliando, cuestionándome precisamente el tema del tercer

marinero y la repuesta a esa carta que se dio, la operación comenzó un 26 de junio, así que lo más probable es que esa carta la contesté dentro de los primeros 15 días del mes de julio donde le decía, taxativamente, la tripulación consta de 2 marineros y la asignación del tercer marinero es por familiarización.” (f.366. El resaltado es de la JRL)

Como ya lo ha dicho la JRL, la documentación que consta en el expediente con relación a comunicaciones de la ACP con el SCPC y que data de 23 de enero de 2017, cuando ya tenía casi un año de inaugurado el canal ampliado, no hace referencia directa al tema de esta denuncia y menos a que había sido advertido que la dotación sería de tres marineros hasta que se familiarizaran y luego sería de dos marineros en el remolcador Alfa. Por lo que, a falta de otros elementos que así lo acrediten, no es posible concluir que la variación de marineros en el remolcador Alfa fuera una familiarización que ya había sido comunicada, sino un cambio que había que notificar.

Por todo lo explicado, la JRL reconoce que el 12 de abril de 2018 se produjo un cambio por la implementación de una decisión de la administración.

El cambio fue adverso y de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo.

De acuerdo a lo planteado por el PAMTC en la denuncia y durante las subsiguientes etapas del proceso, las afectaciones de los trabajadores marineros del remolcador Alfa se dieron en sus condiciones de empleo y de trabajo y que estos fueron desmejorados en dichas condiciones, afectando de forma significativa su salud y seguridad ocupacional por aumento en el riesgo que enfrentan desempeñando sus labores.

Es relevante la determinación de si el cambio implementado por la ACP afectó o no las condiciones de empleo o de trabajo de los trabajadores y si lo hizo de manera adversa, ya que, la presente denuncia tiene como premisa la configuración de las PLD de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, precisamente en razón de alegarse la interferencia, restricción o coacción a un trabajador en el ejercicio del derecho que le concede el numeral 6 del artículo 95 de dicha ley, a ser representado por el RE, sea o no miembro de la organización sindical; así como la no obediencia de la ACP en el cumplimiento de los numerales 1 y 3 del artículo 97 de esa ley, para actuar en representación de los trabajadores de una UN y ser protegido en el ejercicio de ese derecho y de representar los intereses de todos los trabajadores de la UN, estén afiliados o no a la organización sindical; y porque estos cargos han sido relacionados con el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, que establece sobre qué asuntos, que no entren en conflicto con Ley y los reglamentos, versarán las negociaciones entre la administración de la ACP y cualquier RE, y en el primer numeral señala los que se refieran a afectaciones en las condiciones de empleo de los trabajadores de una UN, mientras que en el segundo numeral se refiere a:

“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.”

Si bien no hay un concepto establecido de condiciones de trabajo en la Ley Orgánica de la ACP o en los reglamentos, la JRL ha señalado en otras ocasiones, que el término se refiere a algunas circunstancias en las que se hace el trabajo, como la manera o modo, el tiempo y el lugar de su prestación. Una determinación de cuáles son estas circunstancias, permite también establecer si un cambio se constituye o no en un asunto negociable al tenor de lo señalado en el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP.

En una denuncia de PLD se examina la conducta de la que se acusa a la parte denunciada, para determinar si es o no de las que están descritas en la ley como tal y de configurarse, como lo establece el artículo 115 numeral 5 de la Ley Orgánica de la ACP, la JRL puede, a su discreción **“Ordenar, a la Autoridad o a un sindicato, cesar en el futuro de infringir las disposiciones de esta sección y exigir que se tomen las medidas correctivas en caso de incumplimiento de dichas disposiciones”**, así es que, aun cuando el objeto del proceso de PLD no es decidir sobre la obligación de negociar de las partes, ya que ello es objeto de un proceso de solicitud de resolución de

disputa sobre negociabilidad, en casos como el presente, donde el cargo viene precisamente sustentado en las conductas descritas en el artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, con relación a los derechos de la Sección Segunda del Capítulo V que garantizan a los trabajadores ser representados y al RE a representarlos en negociaciones, lo procedente es determinar si el cambio que la ACP decidió implementar y que en efecto implementó el 12 de abril de 2018 al asignar dos marineros, en lugar de tres, en el remolcador Alfa, es de aquellos que la ACP debió considerar como uno adverso y de más que de poca importancia, en las condiciones de los trabajadores y que, por tanto, debió notificar al punto de contacto designado por el RE.

Esto, además, guarda estrecha relación con los compromisos adquiridos por las partes en la convención colectiva, para efectos del cumplimiento de los derechos que establece la Sección Segunda del Capítulo V, tanto a la administración, como a los trabajadores y a los RE. En este caso, según el denunciante PAMTC, en las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.02 (b), que establecen:

“Convención Colectiva de la UN de Trabajadores No Profesionales efectiva del 19 de febrero de 2016 al 30 de septiembre de 2019

**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 un 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.

...

Sección 11.03 (a) PROCEDIMIENTO PARA LA NEGOCIACIÓN INICIADA POR LA ACP.

(a) La ACP dará previo aviso por escrito al RE, de conformidad con lo establecido en la Sección 11.01, cuando el cambio afecte adversamente o signifique una desmejora o pérdida de una condición de empleo o de trabajo, a menos que dicho cambio tenga un efecto de poca importancia. Dicha notificación establecerá un período razonable para la respuesta del RE, normalmente de siete (7) días.

**ARTÍCULO 12
SALUD Y SEGURIDAD**

...

Sección 12.02

...

(b) RESPONSABILIDAD DE LA ACP. La ACP conviene notificarle al RE de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta Convención, cuando haya cambios en las condiciones de empleo que tienen un efecto mayor que de poca importancia en la salud y seguridad ocupacional de los trabajadores de la unidad negociadora.”

El testimonio del señor Iberio Iglesias, con 23 años como líder marino de remolcador, dio cuenta que desde que iniciaron las prácticas y luego, desde que inauguró el canal ampliado y hasta el 11 de abril de 2018, habían hecho las maniobras de marinería en dicho remolcador Alfa los tres marineros asignados hasta esa fecha, y las describió así:

IBERIO IGLESIAS: Sí. La descripción de puesto nuestra, los deberes y responsabilidades es más que nada las maniobras con los barcos; nosotros estamos encargados de enviar las líneas mensajeras, los cabos de amarre de los remolcadores a los barcos entre otras cosas que por mantenimiento de estas cosas que creo que aquí no, pero más que nada tenemos que ver con lo que viene siendo la asistencia de los barcos en el cruce por el Canal.

...

IBERIO IGLESIAS: ...

Estamos hablando ahora de los Neo, enante hablamos de los Panamax, ahora de los Neo. Entramos a las esclusas y asistimos el barco hasta salir al otro lado de las esclusas, son tres

cámaras, cada vez que el barco necesita desplazarse de una cámara a la otra el remolcador lo hala una vez que terminamos, estamos hablando del Alfa, una vez que terminamos con las tres cámaras que salimos al otro lado de la esclusa, independientemente si el barco va hacia Colón o viene de Colón, nosotros a esto le tenemos nombre norte y sur; si el barco es norte por hablar de norte ahora mismo en esta hora que están subiendo, nosotros entramos en la Esclusa de Cocolí, ya lo hicimos firme antes de entrar a la esclusa, lo hicimos firme con la sogas, pusimos las sogas, entramos a las 3 cámaras asistiéndolo, nosotros... ahí no hay locomotoras, ahí lo asistimos nosotros con los remolcadores. Una vez que salimos al lado norte de la esclusa ese remolcador Alfa tiene que liberar los cabos, el barco nunca deja de desplazarse el barco está quieto mientras el agua está subiendo a las cámaras, pero una vez que salió de la última cámara que va a desplazarse hacia el norte, él lleva un desplazamiento, ahí tenemos que bajar la línea nuevamente, o sea, enante la subimos ahora tenemos que bajarla, o sea, también con la seguridad de que el cabo no caiga al agua, ahí tiene que haber otro marino otra vez, uno en cada banda para que los cabos bajen de manera segura a la cubierta, eso lo que hacemos nosotros en este caso con los Neo.

...

IBERIO IGLESIAS: Sí. Nosotros, en el lago Gatún había un barco con el nombre de Baroque, yo fui de repente a dos capacitaciones ahí, no recuerdo si fueron dos o tres, pero sí fui como a dos y nosotros la capacitación la recibíamos en la cubierta tres marinos, algunas veces cuatro, pero la recibíamos más que nada tres marinos, o sea, habíamos [sic] 2 marinos en la cubierta y 1 marino de control del *winche*.

Ahora voy a entrar en otros términos que no había tocado porque no había otro marino, o sea, los 3 marinos son: hay 1 marino en una banda, ya hablamos de banda, ya entendieron lo que es la banda; uno en cada lado del remolcador en la cubierta principal y 1 marino en el control del *winche* que está en la cubierta superior del remolcador. Estamos hablando de una escalera de 14 pasos; en ese control del *winche*, aparte de controlar los cabos, cabrestantes, *winche*, chigre, de repente lo van a escuchar mencionar bastante por aquí; aparte de que ese marino está encargado de operar ese *winche*, él sirve de vigía, entonces esa era la capacitación que nosotros recibíamos en el Baroque.

En el barco Baroque, que fue el barco que se usó como instrumento de capacitación, tanto para marineros como para capitanes, se hacía con un remolcador armón español que era el Cerro Santiago y la capacitación más que nada se centraba era en eso en que..., incluso escuché del capitán que estaba encargado de ese remolcador que era el capitán Eric Beluche que la recomendación que él hacía era que se trabajara como se trabajaba en prácticas pasadas con una maniobra que nosotros le llamábamos *Houser* que eran tres hombres, o sea, dos marinos, dos en la cubierta y uno en el control del *winche*, entonces esas eran sus recomendaciones de que trabajaran tres hombres en la cubierta en el caso de los Alfa, y los Delta que trabajaran tres hombres. Nosotros la capacitación la hicimos estrictamente en los Alfa. Los Alfa son los que están en la proa del barco, el remolcador que asiste la proa del barco más que nada eso, simplificando esto a que cada marino en una banda tenía que hacerse cargo de un cabo, de una sogas y el marino que estaba en el control del *winche* era quien operaba el *winche* y a la vez servía de vigía para lo que estaba pasando con el traslado de los cabos desde la cubierta del remolcador a la cubierta del barco.

El barco Baroque se usó en lastre. Lastre es cuando es vacío para darle más o menos una similitud a la altura que podían tener los Neo, a pesar de esto de que el Baroque estaba en lastre, quedaba muy por debajo de la altura que en realidad tienen los Neo. Los Neo tienen una altura significativa y entonces se le daba más o menos eso como se hacía la maniobra, o sea, se ensayaba todo exactamente cómo se suponía porque eso era antes de la inauguración del Canal antes del 26 de junio, cómo se suponía que íbamos a hacer el trabajo, o sea, se hacía una película de eventos: paramos el remolcador aquí, el Baroque está anclado, está a la ancla, de repente elevaron ancla, pero el Baroque no está en movimiento, entonces nos posesionamos delante del Baroque sin que haya desplazamiento, mandamos las líneas, las hacemos firmes, el marino que está en el control del *Winche* está al mismo largo a la línea porque esa es otra, la línea no puede quedar tan floja y está tesa, las dos tienen que quedar igualitas y se hacía la docencia de esta manera que todo se hiciera como si estuviéramos haciendo el Neo, o sea esa era la intención.

IBERIO IGLESIAS: Sí. Desde que se inició la operación en el Canal Ampliado el 26 de junio de 2016, nosotros habíamos [sic] tres marinos en el remolcador Alfa y entiendo que esa fue la recomendación que se hizo en las capacitaciones, o sea, esa recomendación de trabajar el remolcador Alfa volviendo a la práctica pasada de los *Houser*, o sea eran lo mismo solo que cambiaba era el nombre no es un *Houser* sino que es un Alfa, vamos a trabajar los marinos como se reponen dos, uno en cada banda y uno en el control del *winche* por seguridad, nosotros una vez que se iniciaron las operaciones incluso en los Delta por muy poco días no recuerdo tres o cuatro días después de inaugurado el Canal trabajaron tres marinos, en los Alfa trabajamos los tres marinos hasta cuando tomaron la decisión, fue en el 18 creo, el 11 de abril del 18 de sacarle el marino, pero nosotros en la cubierta de los Alfa tuvimos los tres marinos por todo ese periodo de tiempo. La intención era esa por seguridad, por seguridad un marino en cada banda sosteniendo esa línea y un marino en el control de *winche* que a la vez de que operaba el *winche* salía de vigía, porque ya explico lo que les expliqué enante que la altura del Neo no permite al marino que está en la cubierta estar en una posición mirando de manera vertical por tanto periodo de tiempo que es el que demora la línea en subir, de repente eso, mientras el *bossing* de pasabarcos está alineando y toda esta cosa, dónde quiere la línea y todo eso, la gente no puede estar en esa posición mirando de manera vertical por tanto

tiempo, entonces el que está en el control del *winche* es quién hace ese trabajo pero está en otro ángulo, está viendo todo el panorama, está viendo la proa del barco, está viendo los marineros en la cubierta, está viendo todo lo que está pasando.

...

IBERIO IGLESIAS: Ahora mismo tenemos [sic] dos, dos marineros en la actualidad.

RICARDO BASILE: ¿De qué manera o bajo qué condiciones hacen su trabajo los dos marineros que actualmente trabajan a bordo de los remolcadores Alfa, con respecto a la condición anterior cuando el trabajo lo hacían tres?

IBERIO IGLESIAS: El cambio fue un cambio brusco por llamarlo así. Primero, porque fue un cambio donde nosotros no recibimos una instrucción de trabajo, habíamos tres marineros, habíamos recibido una capacitación los tres marineros, repito a veces habíamos cuatro en esa capacitación, pero más se centraba en que íbamos a trabajar tres marineros que fue lo que hicimos por tanto tiempo, perdón, una vez que quitaron el marino, un marino, quedamos dos marineros en la cubierta, o sea nosotros ese primer día incluso se dieron eventos conmigo personalmente, se dio un evento en donde nosotros llegamos entramos a media noche a las doce de la noche, llegamos remolcadores, remolcadores del Cerro Ancón, recuerdo bien el capitán Antonio Wright me llamó al puente, *bossing* por favor suba, *bossing* tenemos un Neo ahora no sé cómo van a hacer la maniobra porque ustedes son dos en la cubierta, usted sugieranme que podemos hacer, capitán yo tampoco, o sea no tenemos un instructivo de trabajo desde hoy en adelante, vamos a aquí ahora nosotros, vamos como quién dice a improvisar entonces él me dice *bossing* tome la decisión y me lo hace saber, si dejamos a un marino en sobretiempo por seguridad o que se vaya, capitán por seguridad yo le sugiero que deje el tercer marino con nosotros vamos a ver como superamos esto, vamos a trabajar hoy con el tercer marino y no podemos improvisar, no sabemos cómo vamos a hacer la maniobra, un solo marino en la cubierta no puede trabajar, eso está, ya está dado por hecho un solo marino en la cubierta no puede trabajar, el otro marino en el control, si se va para el control del *winche* que ya le digo que esta catorce pasos de distancia que eran los remolcadores que se estaban usando en ese tiempo, le estoy hablando de los españoles ahora entraron a trabajar los chinos dos que tienen otra limitante, ok.

A catorce pasos de la cubierta superior capitán no puede estar un hombre en el control del *winche* y un hombre solo en la cubierta; ese hombre una vez que mandó una línea tendría que mandarla una por una, esto demora la maniobra no sabemos cómo vamos a hacer la maniobra, usted va a estar por más tiempo expuesto delante de un barco ahí, yo que sé a ocho o diez pulgadas del bulbo de un barco que eso es hierro con hierro, eso le pega y lo hunde, entonces por seguridad vamos a trabajar como venimos haciéndolo hasta ahora y vamos a ver qué pasa y el capitán tomó la decisión de hacerlo de esa manera. Los cambios han sido... o sea, hemos ido como sobrellevándolo, todavía no, porque ya les digo, el barco está en movimiento, el remolcador se desplaza delante del barco no sé la velocidad de repente cuatro nudos, cinco nudos.

Si alguien entiende eso, no sé cuánto viene siendo eso en millas o kilómetros, pero hay un desplazamiento, el remolcador va delante del barco, el barco va corriendo, nosotros tenemos que enviar las líneas, que ese golpe de agua que hace aquí entre el barco y el remolcador es que nos puede quitar la línea y causar un accidente, así es que ya se han dado, ahora no podemos relacionar una cosa con la otra, pero sí se han dado accidentes incluso de muerte. Entonces en este desplazamiento cada marinero debe mantener firme esa línea para que esa línea no haga ese efecto de caer al agua y dejar el control del *winche* sin nada y sin asistencia, o sea un *winche*, una maquinaria jamás se debe dejar sin asistencia, en ese control tiene que haber alguien por seguridad, obligatoriamente en ese control por seguridad alguien debe de estar, nadie arranca un carro y deja el timón que el carro vaya solo con el pasajero, no, en ese control alguien está allí. En la cubierta entonces, si estamos los dos en la cubierta, no hay nadie en el control del *winche* y si hay uno en el control de *winche*, hay un solo hombre en la cubierta que tampoco es recomendado un solo hombre en la cubierta.

...

RICARDO BASILE: ¿Indique el testigo para beneficio de la audiencia también sobre los remolcadores Chino Dos, usted indicó que tienen otra limitante, indique el testigo a que se refiere, por favor?

IBERIO IGLESIAS: Sí, en el español, como les indiqué, la cubierta superior donde está el control del *winche* tiene 14 pasos de escaleras, en los Chino Dos que estamos utilizando ahora mismo para hacer el cruce de Neopanamax, el *winche* está pegado a la estructura, ok. En los españoles el *winche* o el chigre, hay un espacio de repente de unos 4 pies entre el chigre y la estructura, por ahí se puede desplazar una persona porque ya una vez que las líneas están en tensión nadie puede pasar por ahí, es más, nadie debe estar en área de trabajo una vez que las líneas están en tensión, eso es en los españoles.

En los Chino Dos la limitante es que ese chigre está pegado a la estructura, no queda espacio para que una persona pase, mucho menos va a pasar por encima de las líneas en tensión; el control del *winche* está a unos 7 pasos, creo que son, la escalera es una cubierta que está entre la cubierta superior y la cubierta principal. Ahí hay como si fuera un descanso de escalera, ahí está el control del *winche*, creo que son 7 pasos, pero el hombre que está en esa banda, el marino que está en esa banda jamás se puede trasladar a la otra banda porque no hay por dónde, él tendría que ir por atrás de toda la estructura, o sea, darle toda la vuelta al

remolcador y venir a esta banda, después que está acá si necesita..., el marinero este necesitó apoyo, uno necesita del otro apoyo siempre, pero entonces está esa limitante de que uno puede apoyar al otro porque no puede llegar, o sea, no es la manera de llegar a ese punto sino se desplaza por atrás de todo el remolcador, que cuánto tiempo va a tomar esto, esa es la limitante que tenemos en los Chino Dos, no sé si aclara.

RICARDO BASILE: ¿Actualmente este tipo de remolcadores identificados como Chino Dos son asignados a la posición Alfa de los buques Neopanamax?

IBERIO IGLESIAS: Sí, actualmente nosotros estamos haciendo Neopanamax con los Chino Dos Alfa.

RICARDO BASILE: ¿Y en los Chino Dos Alfa cuántos marineros hay asignados a la cubierta actualmente?

IBERIO IGLESIAS: Igual habemos [sic] dos.

RICARDO BASILE: ¿Indique el testigo si sus condiciones de trabajo se han visto afectadas por la decisión de la administración de eliminar un marino de la cubierta de los remolcadores Alfa?

IBERIO IGLESIAS: Sí, la condición de trabajo, o sea, plenamente ha sido afectada, digo y repito, por la condición de trabajo que nosotros mismos nos encontramos en la cubierta, si yo asisto a una banda no puedo asistir al compañero de la otra banda; si yo me voy al control del *winche* queda un solo marinero en la cubierta que no es seguro tampoco, o sea, está afectado de esa manera él, él no puede estar en las dos bandas tenemos dos *winche*, un *winche* con dos cuerpos, en cada cuerpo hay un cabrestante en ese cabrestante ahí hay un cabo, si él trabaja aquí no puede trabajar acá y si el otro marino se va para el control del *winche* queda él solo, si el marino..., si están los dos en la cubierta el control del *winche* queda sin atención, o sea, que sí hay una afectación, una afectación grande como no.

RICARDO BASILE: ¿Tiene usted como trabajador que realizar mayor desplazamiento en la cubierta de los remolcadores de la posición Alfa a raíz de la decisión dejar en dos la cantidad de marineros que trabajan sobre la cubierta?

IBERIO IGLESIAS: Sí. Una vez, yo llevo 23 años de ser Líder Marinero, *bossing*, como tal, nosotros tenemos la responsabilidad que no es que la asumimos, sino es que la tenemos; si yo estoy en la cubierta con el otro marinero asistiendo las líneas para que cada línea suba de manera segura al barco, luego que yo hice eso yo tengo que subir al control del *winche*, o sea el desplazamiento mío es mucho más riguroso, yo tengo que subir al control de *winche* después que yo asistí al marinero acá porque no lo puedo dejar definitivamente no puedo dejar ese hombre solo en la cubierta, él que quiere decir lo contrario que lo diga pero no puedo dejar un hombre solo en la cubierta, después que en esa maniobra en la cubierta que amarré los cabos yo tengo que desplazarme al *winche* y asistir los cabos ya sea recogiendo el seno, el *slack* o dando *slack* según lo que el capitán me pida, o sea, dejar de hacer en lo que estoy acá para correr a hacer otra cosa allá.

...

CRISTOBALIA BOTELLO: Ok. ¿Con 2 marineros a bordo del remolcador en posición Alfa, cuántos minutos le toma al marinero el traslado por encima de la cubierta del remolcador, de atar un cabo al otro cabo sobre la cubierta del remolcador?

...

IBERIO IGLESIAS: Partimos desde el inicio, tenemos dos tipos de remolcadores para esta maniobra: los Armón que son los españoles y los Chino Dos que también entran en este escenario. El Chino Dos, si le pongo un ejemplo a usted para que tenga una idea, no se lo voy a decir en minutos porque no sé cuánto, ahora un segundo en un barco es una vida, un segundo que se pierda puede ser la vida de un hombre en un barco, si nosotros... y yo le pongo un ejemplo a usted para que usted lo tenga como referencia, sale por esa puerta va allá al sillón que esta allá al final y viene otra vez caminando, en los barcos no se corre, ¿de cuántos minutos podemos estar hablando? Dos minutos y le estoy diciendo que un minuto, en un segundo se pierde una vida y en los españoles nos toma menos tiempo porque el recorrido es más corto lógico, pero hay que pasar por atrás de los cabrestantes para desplazarnos a la otra banda.

¿Cuánto tiempo nos puede tomar eso? Treinta segundos, pero en un segundo se pierde una vida, era eso a lo que me refería, el tiempo de traslado que no debe darse si los dos marineros están cada uno *stand by* en sus bancas, no debe haber una banda desocupada nunca las dos bandas de remolcador, banda de estribores, bandas babores debe estar ocupada cada uno por un hombre y el hombre que esta *stand by* en el *winche* y ese hombre una vez que él puso esa línea aquí ya él no puede desplazarse aquí en línea recta, él tiene que venir por acá atrás; si es en el español por atrás de los *winches* y en Chino Dos por atrás de toda la estructura, póngase a pensar que este es el remolcador y que yo tengo que darle la vuelta a esto completo.

...

CRISTOBALINA BOTELLO: Señor Iglesias, usted mencionó el accidente del señor Osvaldo De la Espada. ¿Usted estuvo presente allí en ese accidente?

IBERIO IGLESIAS: No.

CRISTOBALINA BOTELLO: ¿Usted participó en el comité de ese accidente?

IBERIO IGLESIAS: No.

CRISTOBALINA BOTELLO: ¿Usted tiene conocimiento de cuándo ocurrió ese accidente?

IBERIO IGLESIAS: La fecha exacta no la manejo ahora mismo, no recuerdo la fecha exacta, de repente si usted me la recuerda, sí, pero no tengo la fecha exacta.

CRISTOBALINA BOTELLO: ¿Usted recibió el resultado de la investigación de ese accidente?

IBERIO IGLESIAS: No, para nada.

...

RICARDO BASILE: Cuando usted se refirió al tema de los accidentes indicó que ha habido accidentes e incidentes. ¿A qué incidentes se refiere, por favor?

...

IBERIO IGLESIAS: Los incidentes con más frecuencia... no, los que más tenemos son caídas de cabos al agua, son los incidentes a lo que me refería y que son consecuencia de que sueltan los cabos y los cabos caen al agua, entonces es ahí donde nosotros debemos de tener el cuidado por seguridad de evitar que eso se dé, cuando eso se da la forma más rápida y más eficaz, más segura de completar la maniobra es con el chigre, con el *winche* uno, por el peso; y dos, por lo que estamos expuestos, porque estamos en una turbulencia de agua donde está la propulsión del remolcador que no sabemos cómo se pueda mover el remolcador en ese momento, los cabos caen de repente, el remolcador está apuntado para allá no pasa nada, pero si el capitán tuvo que quitar esa maniobra de allí para allá y hacerla hacia acá los cabos quedan directamente debajo del remolcador, eso es revoluciones, eso es muy rápido es como si usted tratara de embobinar algo aquí, eso es el efecto que va a hacer el cabo en la propulsión del remolcador eso es rapidísimo eso..., hay que evitar que esos incidentes se den y cuando se dan los incidentes es preferiblemente que el hombre esté en el control del *winche*, o sea, cayendo los cabos al agua y todo el mundo desaloja la cubierta, nadie queda en el área de trabajo, eso es lo que se hace. (fs.243 a 256)

La JRL se ha permitido transcribir una parte importante de la declaración del testigo Iberio Iglesias, líder marinerero de remolcador con 23 años como líder marinerero, ya que si bien no fue testigo directo de algunos de los hechos en los que se fundan parte de los cargos, sí brindó un testimonio preponderante para dar cuenta a la JRL de otros hechos, tales como la manera en que desempeñan su trabajo los marineros asignados al remolcador Alfa, tanto antes como a partir del 12 de abril de 2018. Considera la JRL que declaró con claridad y contundencia en cuanto a la forma y circunstancias del trabajo que desempeñan estos marineros y particularmente en su descripción del modo, lugar y tiempo en que hacen los amarres, desamarres y operación del cabestrante en el remolcador Alfa, lo que puso de manifiesto que el cambio en la asignación de dos marineros en lugar de los tres que fungieron en dichas operaciones hasta el 11 de abril de 2018, constituía una afectación adversa, de más que de poca importancia, en sus **condiciones de trabajo**.

Contrario a lo afirmado por la defensa de la ACP en cuanto a que el señor Iberio Iglesias no pudo explicar con claridad en qué consistía la afectación, la JRL considera que este testigo explicó con conocimiento de los hechos y veracidad, la manera que ahora deben desempeñarse los dos marineros del remolcador Alfa con relación a cómo lo hacían antes con tres marineros, y cómo ello les afecta. Sus explicaciones en cuanto a la maniobra concuerdan con las explicaciones que brindó el perito Cristóbal Falquez (fs.300 a 301 y 307 a 309), quien es capitán de remolcador y tiene conocimiento de la maniobra de los marineros a bordo del remolcador Alfa. Una confrontación de sus testimonios permitió a la JRL confirmar lo declarado por el señor Iglesias. Incluso coincidieron sus explicaciones con las del capitán Max Newman, en cuanto al tipo de remolcadores Alfa en el tercer juego de esclusas que es el lugar donde desempeñan su trabajo, a saber:

CRISTOBALINA BOTELLO: ¿Diga el testigo si conoce o indique el testigo qué tipo de remolcadores asisten en el tercer juego de esclusas desde el 12 de abril del 2018?

MAX NEWMAN: Tipos de remolcadores que hemos estado utilizando de común para asistir los buques a través del tercer juego de esclusas han sido los remolcadores Z-Tech y 1500, más conocido como Chino Dos y los remolcadores de tracción azimutal, conocidos comúnmente como remolcadores españoles. (f.352)

Si bien la administración ha señalado, tal como lo testificó el capitán Max Newman, que no hubo variación en las funciones y responsabilidades de los marineros de remolcador que asisten en el tercer juego de esclusas (f.349), lo que en efecto es así, puesto que no es discutido en el proceso que sus descripciones de puesto hayan variado ni su ejecución, lo que sí varió fue el modo en que desempeñan el trabajo ahora que son dos marineros de remolcador haciendo las mismas funciones y responsabilidades que hacían cuando eran tres marineros. Eso, en un trabajo en equipo, como el que la JRL ha entendido que es el de los marineros de remolcador, implica mayores esfuerzos y rigores en la ejecución del mismo trabajo que antes hacían entre tres; sobre todo considerando que en el remolcador hay tres sitios en los que con más frecuencia se posicionan los marineros para hacer las maniobras, a saber, la banda de babor, la de estribor y los controles del cabestrante o chigre (“winche”) y sobre todo, tomando en cuenta que en ambos tipos de remolcadores, los chino dos y los españoles, el cabestrante o chigre está en la cubierta a otro nivel, lo que implica que ahora uno de los dos marineros debe trasladarse desde la banda en la que esté posicionado y subir la escala hasta los controles del cabestrante o chigre, nivel desde el que también tiene una mejor visión de las cubiertas. El testimonio del señor Iglesias llevó a la JRL al convencimiento de que el cambio afectó las condiciones de trabajo de los dos marineros asignados, o sea la manera en que harían el trabajo dos en lugar de tres y no hubo prueba que se le opusiera y que cambiara dicha convicción.

El “winche” o chigre o cabestrante es un equipo que permite recoger la líneas o cabos de amarre que se usan en las maniobras de asistencia de los remolcadores y también en los remolcadores Alfa, y su operación durante la maniobra debe hacerla uno de los dos marineros que son asignados al remolcador, por lo que, el desplazamiento que ahora tienen que hacer hasta ese cabestrante en otro nivel de la cubierta alguno de los dos marineros que están asignados a partir del 12 de abril de 2018, evidencia otro de los cambios adversos de más que de poca importancia que los han afectado, esto, considerando el lugar y condiciones en las que hacen sus funciones y responsabilidades los tripulantes de una embarcación. La JRL entiende que el manejo del cabestrante es una función importante, y así lo concluye de las declaraciones, entre ellas las del testigo Oscar Amarís, supervisor en seguridad marítima, quien indicó que, si este no está funcionando, ello constituye una de las razones por las que se agrega personal adicional para trabajar los cabos y que cuando se repara dicha deficiencia, se remueve dicho personal (f.263).

La JRL reconoce que la decisión de la administración de asignar dos marineros en lugar de los tres que hasta el 11 de abril de 2018 fungieron en el remolcador Alfa de la posición de proa de las naves que transitan por las esclusas del canal ampliado, afectó adversamente y de más que de poca importancia a los dos marineros que son asignados a dicho remolcador Alfa. No obstante, en el proceso no se logró acreditar que la decisión de cambiar la asignación del número de marineros al remolcador Alfa constituya un cambio en las **condiciones de empleo** de dichos trabajadores ni mucho menos que haya afectado la salud o seguridad de los trabajadores. Ello es así, porque las condiciones de empleo, tal y como lo indica el artículo 2 de la Ley Orgánica de la ACP, son “Políticas, prácticas y asuntos de personal, establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier instrumento idóneo, que afecten las condiciones de trabajo, salvo lo que expresamente excluye esta Ley.” No encuentra la JRL nada que le indique que la asignación de dos marineros en lugar de tres, se encuentre dentro de ese concepto de afectación.

La decisión de proceder con el cambio no fue notificado al punto de contacto del RE.

De todo lo analizado, sobre todo al inicio en cuanto a si la comunicación de la administración con el SCPC constituyó o no una notificación del cambio, quedó demostrado que no se notificó al punto de contacto del RE, sino que la administración consideró que con una correspondencia respondiendo otra del SCPC (fs.70 y 71), estaba indicando acerca de que la asignación era de dos marineros en los remolcadores que operan en tránsitos en el canal ampliado. Ya la JRL en las primeras consideraciones de esta decisión indicó que la comunicación de la ACP con el SCPC, uno de los componentes del RE, no se compadece ni equivale a una notificación al punto de contacto

del RE de la UN de los No Pro. No hay constancia de que el SCPC recibiera esa nota en funciones de punto de contacto y ni siquiera hay identidad del asunto comunicado al SCPC con el que reclama el PAMTC.

Antes de implementarse el cambio por la administración, era previsible una afectación adversa de más que de poca importancia a las condiciones de trabajo de los dos marineros que serían asignados al remolcador Alfa, con lo cual correspondía proceder con lo acordado por las partes en la convención colectiva, para permitir al RE tomar una decisión en cuanto a si ejercería el derecho de representar a los trabajadores de la UN de los No Pro que serían posiblemente afectados y hacerlo a través del procedimiento previsto para este tipo de asuntos. La comunicación con el SCPC no constituye una notificación por escrito al punto de contacto del RE, cualquiera fuera el designado para esa fecha de recibir las notificaciones de la ACP.

Se acreditó la comisión de las PLD de los numerales 1 y 8 de la Ley Orgánica de la ACP.

En el primer cargo el PAMTC planteó que se produjo la causal del numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, que establece como PLD 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 y al enunciarla, explicó que se dio, porque la ACP violó lo establecido en el numeral 6 del artículo 95 de la Ley Orgánica de la ACP, según el cual el trabajador tiene derecho a “Ser representado por el representante exclusivo, sea o no miembro de la organización sindical”; ello, según dijo, porque no se notificó, consultó o negoció antes con ellos **la afectación, modificación y desmejoramiento de las condiciones de empleo y de trabajo y la salud y seguridad ocupacional de los marineros de remolcador**. También citó las normas contenidas en las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.02 (b) de la convención colectiva.

Sobre la segunda causal el PAMTC indicó que se configuró la descrita en el numeral 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP en cuanto a “No obedecer o negarse a cumplir cualquier disposición de esta sección.”, porque los cambios que hizo la ACP eran de aquellos que según el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, estaban sujetos a negociación y al no notificar, consultar o negociar, desobedeció los artículos 94 y 97 numerales 1 y 3 de la Ley Orgánica de la ACP, por no cumplir con lo convenido en las Secciones 11.03 (a) y 12.02 (b). Los artículos 94, 97 numerales 1 y 3 y 102 de la Ley Orgánica.

Como se observa, contrario a lo indicado por la apoderada de la ACP en cuanto a encontrarse en indefensión en la audiencia por falta del señalamiento de la afectación de los trabajadores, el denunciante sí indicó en qué consistió la afectación de los trabajadores, ya que dijo que la misma se dio porque ahora dos marineros tienen que hacer el mismo trabajo que antes hacían tres. Eso lo planteó desde el inicio cuando en su denuncia señaló que la **afectación se da como consecuencia de eliminar a un marinero** (cfr. f.4), incluso indicó que también hubo afectación de la salud y seguridad, no obstante, la JRL no vio constancia en el proceso de la alegada afectación a la salud y seguridad, que según la Sección 12.02 (b) citada por el PAMTC, se refiere a afectaciones por cambios en las condiciones de empleo que en este caso y según se señaló no sufrieron cambios. No obstante, sí fue probado durante el proceso que se afectaron las condiciones de trabajo, con la asignación de dos marineros en lugar de tres, en referencia al modo de desempeñar sus funciones y que ahora implica esfuerzos y desplazamientos mayores de los dos marineros asignados a partir del 12 de abril de 2018 al remolcador Alfa. Estos esfuerzos antes se compartían entre tres marineros, cuando las condiciones de trabajo permitían que cada uno ocupara una posición en babor, en estribor y en los controles del cabestrante o chigre o “winche”. De allí que la afectación por la asignación de dos marineros en lugar de tres, se hace evidente.

A juicio de esta JRL se acreditó la configuración de ambas causales de PLD, tanto la del numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, por violación al derecho de los trabajadores señalado en el numeral 6, como la del numeral 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP por violación de los numerales 1 y 3 del artículo 97 de dicha ley. Estas causales y los derechos señalados, también con relación a lo establecido en el

artículo 102, numeral 2 de la Ley Orgánica de la ACP, así como en la Sección 11.01 de la convención colectiva, en cuanto a la negociación intermedia de 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 de la ACP, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones solo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo, y en la Sección 11.03 de la convención colectiva, que prescribe que la ACP dará previo aviso por escrito al RE, de conformidad con lo establecido en la Sección 11.01, cuando el cambio afecte adversamente o signifique una desmejora o pérdida de una condición de trabajo, a menos que dicho cambio tenga un efecto de poca importancia.

El cambio fue de más que de poca importancia y afectó a los trabajadores marineros de la UN de los No Pro que laboran en el remolcador Alfa en el canal ampliado.

La afectación fue probada en cuanto al esfuerzo que deben hacer los dos marineros en comparación al que hacían los tres, ya que las mismas funciones y responsabilidades que antes trabajaban y se distribuían entre tres marineros, ahora las hacen entre dos.

Sobre el artículo 94 de la Ley Orgánica de la ACP, norma programática que no es susceptible de ser violada, la JRL debe indicar que durante los hechos anteriores a la denuncia no observa que la ACP haya aplicado normas extrañas al régimen laboral especial del Canal de Panamá o que las haya interpretado sin considerar su necesidad de administrar el servicio de manera eficaz y eficiente.

Como bien se indicó, no se acreditó que la asignación de dos marineros en lugar de tres en el remolcador Alfa en las nuevas esclusas, fuera un cambio en las políticas, prácticas y asuntos de personal establecidos en la ley, en algún reglamento o en la convención colectiva u otro instrumento idóneo que a su vez afectara las condiciones de trabajo de los marineros de remolcador y la JRL no puede reconocer un cambio de las condiciones de empleo ni tenía la ACP el compromiso de cumplir con la notificación al RE que se señala en la Sección 12.02 (b) de la convención colectiva, para efectos de no desconocer los derechos del trabajador ni del RE de los artículos 95 numeral 6 y 97 numerales 1 y 3 de la Ley Orgánica de la ACP.

Mientras que quedó plenamente acreditado el cambio adverso de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los dos marineros del remolcador Alfa que asiste en la posición de proa de los buques que transitan por el canal ampliado, por la falta de notificación al punto de contacto designado por el RE, para darle la oportunidad de solicitar negociar los asuntos con base en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP. Si bien el cambio se hizo en el ejercicio del derecho de la administración de asignar trabajadores y trabajo, a la JRL le corresponde indicar que antes de implementarlo, en razón de lo convenido por la ACP con el PAMTC en la Sección 11.03 (a) le correspondía dar aviso por escrito al RE, de conformidad con lo establecido en la Sección 11.01 de la convención colectiva, para efectos de no interferir con el derecho de los trabajadores y no desobedecer lo señalado como derechos del RE, respectivamente en los artículos 95 numeral 6 y 97 numerales 1 y 3 de la Ley Orgánica de la ACP, así como en el artículo 102 numeral 2 de dicha ley.

La falta de notificación por escrito al RE designado y en la forma acordada por las partes en los asuntos susceptibles de negociación, como en este caso ocurre con la decisión de la ACP en la asignación de dos marineros, en lugar de tres, a los remolcadores Alfa que ocupan la posición de proa de los buques que transitan por el canal ampliado, interfirió con el derecho de los trabajadores de la UN de los No Pro afectados, a ser representados por su RE y también desobedeció la disposición que reconoce al RE el derecho a actuar en representación de los trabajadores de la UN y de representar los intereses de todos los trabajadores de la UN negociadora; en concordancia con lo establecido en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, sobre 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 y las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones.

Por lo explicado, consta que la ACP cometió la PLD del numeral 1 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, en relación al derecho establecido en el numeral 6 del artículo 95 y cometió la PLD del numeral 8 del citado artículo 108, con relación a los derechos establecidos en los numerales 1 y 3 del artículo 97, ambas causales, también en concordancia con el numeral 2 del artículo 102, todas estas normas de la Ley Orgánica de la ACP.

De acuerdo al numeral 5 del artículo 115 de la Ley Orgánica de la ACP, que da facultad discrecional a la JRL a ordenar, en este caso a la ACP, cesar y abstenerse en el futuro de infringir las disposiciones de esta sección y exigir que se tomen las medidas correctivas en caso de incumplimiento de dichas disposiciones; para lo cual puede también tomar en consideración las declaraciones solicitadas en la denuncia, en este caso del PAMTC, quien solicitó a la JRL la declaratoria de PLD, que le ordene a la ACP no volver a cometerlas, cumplir con las Secciones 11.01, 11.03 (a) y 12.01 (b) de la convención colectiva, dejar sin efecto el cambio que eliminó un marinero de la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición Alfa de los buques que transitan por el canal ampliado hasta que no cumpla con el procedimiento de negociación intermedia, artículo 11 de la convención colectiva y publicar la decisión por un año calendario en todos los medios físicos, electrónicos e informáticos que tiene a su disposición.

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

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR que la Autoridad del Canal de Panamá cometió las causales de prácticas laborales desleales de los numerales 1 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, denunciadas por el Panama Area Metal Trades Council en su contra en la denuncia por prácticas laborales desleales PLD-33/18, por lo que, de acuerdo a la facultad conferida a la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá en el numeral 5 del artículo 115 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, le ordena que:

1. **CESE**, a más tardar dentro del plazo de treinta (30) días calendario contados a partir de la notificación de la presente decisión, **la implementación** que hizo el 12 de abril de 2018 **de la decisión de cambiar la asignación de (3) tres marineros a (2) dos marineros en la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición de proa (Alfa)** a los buques que transitan por las esclusas neopanamax o esclusas de Agua Clara y Cocolí o tercer juego de esclusas, **sin primero notificar** por escrito al punto de contacto designado para el Representante Exclusivo de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales del Canal de Panamá, para permitirle a dicho Representante Exclusivo ejercitar su derecho a solicitar negociar 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 de la Autoridad del Canal de Panamá, así como las medidas adecuadas que se apliquen a los trabajadores afectados adversamente con un efecto de más que de poca importancia, por tal decisión.

2. **SE ABSTENGA de interferir, restringir o coaccionar**, de cualquier manera, a **cualquier trabajador afectado por la decisión de la administración**, en el ejercicio de su derecho a ser representado por el Representante Exclusivo de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales del Canal de Panamá, sea o no miembro de la organización sindical.

3. **SE ABSTENGA de no obedecer o negarse a cumplir**, en este caso y de cualquier manera, las disposiciones de la Sección Segunda del Capítulo V de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, relativas a **los derechos del Representante Exclusivo** de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales del Canal de Panamá, de actuar en representación de los trabajadores de esta unidad negociadora y ser protegido en el ejercicio de este derecho y de representar los intereses de todos los trabajadores de la unidad negociadora, estén afiliados o no a la organización sindical, **para solicitar negociar, de acuerdo al procedimiento para negociación convenido entre las partes**,

con relación a la decisión de la Autoridad del Canal de Panamá de cambiar de tres a dos los marineros asignados a partir del 12 de abril de 2018, a la cubierta de los remolcadores que asisten en la posición de proa (Alfa) a los buques que transitan por las esclusas neopanamax o esclusas de Agua Clara y Cocolí o tercer juego de esclusas.

SEGUNDO: ORDENAR a la Autoridad del Canal de Panamá publicar, a partir de los cinco (5) días siguientes a su ejecutoria, copia de la presente decisión en los tableros de anuncios en las facilidades donde trabajan los marineros de remolcador, pertenecientes a la Unidad Negociadora de los Trabajadores No Profesionales, que son asignados a la cubierta del remolcador que asiste en la posición (Alfa) de proa de los buques que transitan por las esclusas del canal ampliado; para que permanezca por sesenta (60) días consecutivos desde la fecha en que sea fijado y tomar las medidas para que la publicación no sea alterada, desfasada o cubierta por cualquier otro material fijado en dichos tableros.

TERCERO: NEGAR las demás declaraciones pedidas por el denunciante.

CUARTO: ORDENAR el archivo del expediente PLD-33/18.

Fundamento de Derecho: Artículos 95, 97, 102, 108, 113, 114, 115 y concordantes de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá; Acuerdo N°2 de 29 de febrero de 2000 de la Junta de Relaciones Laborales que reglamenta las Denuncias por Prácticas Laborales Desleales.

Notifíquese y cúmplase,

Mariela Ibáñez de Vlieg
Miembro Ponente

Lina A. Boza A.
Miembro

Manuel Cupas Fernández
Miembro

Nedelka Navas Reyes
Miembro

Carlos Rubén Rosas R.
Miembro

Magdalena Carrera Ledezma
Secretaria Judicial