

**JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, diecinueve (19) de agosto de dos mil veinte (2020).**

**DECISIÓN N°34/2020**

**Disputa de negociabilidad NEG-05/19  
Presentada por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta  
Contra la Autoridad el Canal de Panamá**

**ANTECEDENTES Y COMPETENCIA**

La Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante UCOC) certificada por la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL) como organización sindical y representante exclusivo (en adelante RE) de la Unidad de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante UN), presentó el 17 de mayo de 2019 ante la JRL, solicitud de resolución de disputa de negociabilidad (en adelante NEG-05/19) con la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), para negociar en una negociación intermedia, conforme a la Sección 11.03 de la Convención Colectiva de la Unidad de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en adelante la convención colectiva), al artículo 9 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP (en adelante RRL) y al numeral 2 del artículo 102 de la Ley No.19 de 11 de junio de 1997 (en adelante Ley Orgánica de la ACP), el impacto e implementación de la decisión de cambiar la estación de reporte de los capitanes de remolcador asignados a la Unidad de Operaciones de Remolcador del Atlántico (en adelante NTRR-A) del edificio 14 en Gatún al edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, cambio anunciado al RE en la nota de 15 de febrero de 2019, por el Gerente de Recursos de Tránsito de la ACP (fs.1 a 6).

De conformidad con lo establecido en el artículo 113 numeral 2 de la Ley Orgánica de la ACP, la JRL tiene competencia para resolver disputas sobre negociabilidad y en virtud de dicha competencia legal, y conforme a su Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad – Acuerdo N°6 de 5 de abril de 2000, le corresponde resolver la disputa NEG-05/19.

La NEG-05/19 fue repartida a la miembro Lina A. Boza como ponente (f.36), comunicándolo a las partes mediante las notas de 23 de mayo de 2019, JRL-SJ-776/2019 recibida por la ACP el 24 de mayo de 2019 y la JRL-SJ-777/2019, y por la UCOC el 27 de mayo de 2019 (fs.37 y 38). Con aquella nota también se corrió traslado a la ACP de la denuncia para que la contestara dentro del término de quince días, y así lo hizo con el escrito RHXL-19-264 de la Gerente de Gestión Laboral, licenciada Dalva Arosemena, recibido por la Secretaría Judicial de la JRL, primero por facsímil el 10 de junio de 2019 (fs.39 a 46) y en original el 11 de junio de 2019 (fs.47 a 50 y reversos).

La audiencia fue programada mediante el Resuelto N°131/2019 de 24 de junio de 2019, para el 21 de agosto de 2019 a las nueve de la mañana (f.50).

La ACP otorgó poder especial a la licenciada Eleonore Maschkowski Lokee (f.53) y por su parte la UCOC informó a la JRL, mediante la nota UCOC-168-2019 de 8 de agosto de 2019, que estarían representándola en el acto de audiencia los capitanes Manuel Ceballos, Roberto Feurtado y Fernando Ramos (f.57), lo que fue tramitado por la JRL ante la ACP en nota JRL-SJ-1104/2019 de 13 de agosto de 2019 (fs.60 y 61).

Mediante el Resuelto N°166/2019 de 19 de agosto de 2019, y por motivo de la organización del Foro por celebración del XX aniversario de la JRL el 23 de agosto de 2019, se suspendió la audiencia programada para el 21 de ese mes y se reprogramó para el 12 de septiembre de 2019 (f.60). Este día, la audiencia inició con la participación de la ponente Lina Boza, los miembros Mariela Ibáñez de Vlieg, Nedelka Navas Reyes, Carlos Rubén Rosas y por la Secretaría Judicial la doctora Magdalena Carrera; mientras que por las partes asistieron los capitanes Roberto Feurtado, Manuel Ceballos de la UCOC y por la ACP, la licenciada Eleonore Maschkowski. Ambas partes presentaron sus alegatos

iniciales, sus pruebas y testigos y tuvieron la oportunidad de oponerse a las pruebas de la parte contraria, luego de lo cual la JRL resolvió las objeciones respectivas, y señaló las pruebas admitidas y las que no lo fueron, fijando los días 23 y 26 de septiembre de 2019 para practicar los peritajes y testimonios admitidos, así como para la presentación de los alegatos finales, quedando notificadas las partes en el acto (fs.67 a 106).

El 23 de septiembre de 2019, con la participación de todos los miembros de la JRL, la apoderada especial de la ACP, licenciada Eleonore Maschkowski y los representantes de la UCOC, capitanes Manuel Ceballos, Roberto Feurtado y Fernando Ramos, se procedió a tomar las declaraciones del perito de la UCOC, capitán Daniel Camazon y de los testigos, los capitanes Agustín Ureña, Eygar Muor, Alejandro Taylor y Rogelio Marquínez (fs.112 y 128 a 163); mientras que en la última sesión de la audiencia celebrada el 26 de septiembre de 2019, también con la participación de todos los miembros de la JRL, los representantes de la UCOC y la apoderada especial de la ACP; se evacuaron los testimonios del perito de la ACP, capitán Jor-El Vega y de los testigos, los señores Rogelio Gordón y Max Newman (fs.127 y 164 a 203).

El mismo 26 de septiembre de 2019, ambas partes presentaron sus alegatos orales de cierre; los de UCOC transcritos de fojas 204 a 207 y los de la ACP, de la 207 a la 209.

Finalizada la transcripción de la audiencia, el expediente fue ingresado al despacho de la ponente para lo de lugar, según consta en el informe secretarial respectivo (f.211), y fue resuelto con las consideraciones que a continuación se exponen.

### **POSICIÓN DE LA PARTE DENUNCIANTE (UCOC)**

En su escrito, presentado ante la JRL el 17 de mayo de 2019, la UCOC señaló que el origen de la disputa es la negativa de la ACP a negociar de manera intermedia, lo propuesto por la UCOC como respuesta a la notificación del 15 de febrero de 2019, en la que la ACP le dio a conocer que a finales de febrero de ese año habría un cambio de la estación de reporte de los capitanes de remolcador de la Unidad de Operaciones de Remolcadores del Atlántico, del edificio 14 al edificio 1100 del muelle 45 en Gatún. Y expuso la cronología de los hechos, así:

En nota de 15 de febrero de 2019, el Gerente de Recursos de Tránsito, ingeniero Rogelio Gordón, informó a la UCOC, que, en el mes de febrero se haría efectiva la reubicación, como área de reporte permanente de los trabajadores de NTRR-A, del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 muelle 45 en Gatún y que a esta nota adjuntó la lista de los trabajadores a los que aplicaría la medida, señalando que mantendrían el mismo horario y condiciones de trabajo que tenían al momento de remitirla. Esta nota (f.7) y su adjunto (fs.8 y 9), presentados con el escrito de solicitud, es del siguiente tenor:

*“Estimado Capitán Ureña:*

*Por este medio le informamos que para finales del mes de febrero del 2019, se hará efectiva la reubicación de los trabajadores de la Unidad de Operaciones de Remolcadores, Atlántico listados en el documento adjunto [sic] del edificio 14 en Gatún al edificio 1100 del muelle 45, Gatún.*

*El edificio 1100 del muelle 45, Gatún será el área de reporte permanente de estos trabajadores, quienes forman parte de la unidad negociadora de los Capitanes y Oficiales de Cubierta. Cabe señalar, que los trabajadores mantendrán el mismo horario y condiciones de trabajo similares a las que mantienen actualmente.*

*De tener algún comentario o pregunta respecto a esta notificación, le agradecemos responder a más tardar el 22 de febrero de 2019.*

*Atentamente,*

*Fdo. Rogelio A. Gordón  
Gerente de Recursos de Tránsito*

*Adjunto” (f.7)*

El 21 de febrero de 2019, la Gerencia Ejecutiva de Recurso de Tránsito, recibió la nota UCOC-045-2019 (f.10), en la que el Secretario General de la UCOC, capitán Agustín Ureña, notificó al ingeniero Rogelio Gordón, su intención de negociar el cambio propuesto por la administración, según dijo, porque afectaría adversamente a los miembros de la UN, al desmejorar sus condiciones de empleo y trabajo, y agregó que estaría enviando su propuesta en el término de siete días calendario contados a partir de la nota.

En nota fechada 25 de febrero de 2019 (f.11), el ingeniero Gordón respondió señalando, que quedaba en espera de su propuesta e invitó a los representantes sindicales a una visita informativa a las instalaciones del Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, para el 27 de febrero de 2019, y solicitó a la UCOC confirmar por teléfono el nombre de los dos representantes que asistirían.

Mediante nota UCOC-052-2019 de 28 de febrero de 2019 (fs.12 a 17), el capitán Agustín Ureña, secretario general de la UCOC, remitió al gerente de Recursos de Tránsito, ingeniero Gordón, la propuesta de negociación por afectación adversa del cambio de la estación de reporte. La nota mencionada en este hecho (fs.12 a 17), contiene una explicación de las razones por las que consideran que el cambio afectará adversamente a los trabajadores de la UN en más que de mínimo, y las propuestas de la UCOC como **“medidas para mitigar el efecto”** del cambio.

El 25 de marzo de 2019, la gerencia ejecutiva de Recursos de Tránsito, recibió la nota UCOC-064-2019 de 21 de marzo de 2019 (f.18), con la cual la UCOC le advirtió al ingeniero Gordón, que a la fecha no había recibido la respuesta dentro de los catorce días calendarios contados desde que se notificó de la intención de negociar conforme a la convención colectiva.

El 25 de marzo de 2019, la ACP entregó dos notas en la oficina de UCOC. La primera, fechada 22 de marzo de 2019 (fs.20 a 21), en la que señaló que el ingeniero Gordón respondió a la propuesta de negociación de la UCOC, haciendo referencia a la reunión del 8 de marzo de 2019, donde participó él, la ingeniera Ilya Espino de Marotta y representantes de la UCOC, e hizo referencia a la posibilidad de traslado acuático y terrestre entre el muelle de lanchas del Edificio 13 y el del Edificio 1100 de Gatún y, que de darse períodos prolongados de espera por el tránsito de buques en la Esclusa de Agua Clara, se dispondría de lanchas para trasladar al personal desde el Edificio 1100 hasta el edificio 13 y también de vehículos para hacerlo por tierra desde el Edificio 13 al muelle de *Mindi*, entendiendo la UCOC que se refería a *Davis* y viceversa, y que concluyó en dicha nota, que el traslado de la estación de reporte de los capitanes que laboran en la sección de remolcadores del Distrito Norte no los afectaría adversamente, por lo que no había fundamento para la negociación solicitada. Refirió la UCOC, que en la segunda nota fechada y entregada el 25 de marzo de 2019 (f.19), el ingeniero Gordón respondió la advertencia de no haber cumplido con el término para contestar la solicitud de negociación y propuestas, señalando que lo había hecho en la nota de 22 de marzo.

El 1 de abril de 2019, la gerencia ejecutiva de Recursos de Tránsito recibió la nota UCOC-070-2019 de 29 de marzo de 2019 (f.22), en la que la UCOC respondió a la del 22 de marzo de 2019 del ingeniero Gordón, y solicitó negociar los procedimientos que se utilicen para implementar la decisión de la administración y minimizar el impacto adverso por el cambio de la estación de reporte del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 en Gatún y que le remitiera las propuestas de solución que planteó, así como el estudio de factibilidad de evaluación del cambio de la estación de reporte.

El 1 de abril de 2019 el ingeniero Gordón respondió a la UCOC, en nota de esa fecha (f.23), que el cambio de estación de reporte implicaba que los tiempos incurridos por los mencionados atrasos se reconocerían conforme a lo establecido en la convención colectiva e invitó a los representantes de la UCOC a una reunión para el día siguiente.

El 10 de abril de 2019, la UCOC recibió la nota de 8 de abril de 2018, del ingeniero Gordón (fs.24 a 27), que reiteró que la mudanza no representaba un cambio en las condiciones de trabajo de los trabajadores, y que no había fundamento para la negociación solicitada; y en la que, también señaló como válida la solicitud de la instalación del techo del Edificio 1100 al muelle de remolcadores y que se estarían tomando las acciones para incrementar la disponibilidad de lanchas en el área para uso en las instancias que se determinaran pertinentes, en adición al transporte terrestre

disponible, para mantener al mínimo el tiempo de relevo y las horas extraordinarias como apoyo al interés manifestado por la UCOC.

En nota de 10 de abril de 2019 (fs.28 a 33), la UCOC respondió lo anterior, reiterando que el cambio de la estación afectaría adversamente a los miembros de la UN, específicamente a las horas de salida, afectando los tiempos de relevo y que, por tanto, habría más horas de jornadas extendidas, y reiteró su solicitud de negociación intermedia, proponiendo opciones de “compensaciones para mitigar el efecto que causa este cambio” de la estación de reporte.

En nota entregada a la UCOC el 15 de abril de 2019 (f.34), el ingeniero Gordón respondió, que ya la organización sindical había presentado sus propuestas de negociación intermedia con relación al cambio de estación de reporte y que con su carta de 8 de abril de 2019 había respondido a las necesidades de mitigación de los posibles eventos que pudiesen causar inconvenientes a los agremiados y reiteró que el cambio era una iniciativa beneficiosa para los trabajadores.

En nota UCOC-075-2019 (f.35), la UCOC reiteró que el cambio afectaría adversamente a los capitanes de remolcador, porque las jornadas de trabajo de estos serían extendidas por las distintas circunstancias expresadas en diferentes reuniones y notas, y que tenía la intención de presentar una solicitud de resolución de disputa de negociabilidad ante la JRL, por la reiterada e insistente negativa de la ACP a negociar.

En el escrito de la solicitud NEG-05/19, al referirse al desacuerdo, la UCOC explicó que:

*“Cabe acotar que UCOC, en aras de llegar a un acuerdo que atendiera el impacto adverso, mayor que de poca importancia, de la decisión de la ACP, conviene en atender invitaciones y visitas informativas y reuniones promovidas por el Gerente de Recursos de Tránsito, Ingeniero Rogelio Gordón y otros representantes de la administración, sin embargo, los esfuerzos de acercamiento y de resolver el asunto, han sido infructuosos por el reiterado y persistente criterio del Ingeniero Rogelio Gordón, quien con esquivas se ha negado a negociar por considerar primero que no iba a haber cambios en las condiciones de empleo y posteriormente que han respondido a las medidas de mitigación de los posibles eventos que pudiesen causar inconvenientes a los trabajadores afectados.*

***Como puede apreciarse el Gerente de Recursos de Tránsito, Ingeniero Rogelio Gordón, sólo se ha dedicado a señalar que el cambio de la estación de reporte, del edificio 14 de Gatún al edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, no afectará adversamente a los Capitanes de remolcadores razón por la cual no existe fundamento para la negociación solicitada por UCOC, sin embargo, la administración busca resolver, al margen de un proceso de negociación, las cuestiones planteadas por UCOC en sus propuestas de negociación, y pretende compeler a UCOC a someterse a una solución sin tener que consignar un acuerdo escrito y suscrito por las partes.***

***Contrario a la ACP, UCOC es del criterio que sus propuestas de negociación son negociables por ser de aquellos asuntos establecidos en numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, pues se tratan de propuestas relacionadas con la negociación de los procedimientos para implementar la decisión de cambiar la estación de reporte y de las medidas adecuadas que se aplicarán a los trabajadores afectados adversamente, en un grado mayor que de poca importancia, por dicha decisión”*** (fs.3 y 4. La negrilla es de la JRL)

La UCOC también fundamentó su solicitud en varias normas, entre ellas, al artículo 11, incluida la sección 11.03 (a), (b) y (c) de la convención colectiva, los artículos 57, 58, 59 y 71 del RRL y los artículos 101 de la Ley Orgánica de la ACP.

En cuanto a cómo se implementaría y funcionaría la cuestión en disputa, primero aclaró que **las jornadas de los capitanes de remolcadores de NTRR-A con frecuencia exceden las horas regulares de trabajo diario** y añadió que, al cambiar de lugar de reporte del área del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, los relevos que se hacen en Gatún y en Davis, no se realizarían en el tiempo acostumbrado y las jornadas serían aún más largas o extendidas, al tener que esperar por el relevo. Indicó que ahora los miembros de la UN tendrían que trabajar obligatoriamente más tiempo en horas extraordinarias y que ello incidiría directamente en las horas de descanso y aumento de la fatiga diaria acumulativa, que añadió, también incidiría en una mayor

posibilidad de accidentes o incidentes en ruta hacia o desde su residencia o durante sus funciones (f.4). Luego señaló que las propuestas que presentó se refieren a los procedimientos para implementar la decisión de la Administración, así como las medidas adecuadas que deberán ser aplicadas a los trabajadores afectados por esta decisión, y señaló que fueron las planteadas en sus notas de 28 de febrero de 2019 y 10 de abril de 2019, que se implementarían y funcionarían así:

1. La disponibilidad de lanchas a las horas de relevo de uso exclusivo de los miembros de la unidad negociadora para hacer relevos rápidos y eficientes. Estas lanchas estarían ubicadas en el lago Gatún y en Davis.
2. La disponibilidad de transporte terrestre, con la cobertura del seguro médico privado que provee la ACP, para los capitanes de remolcador con residencia en una provincia distinta a la de Colón, este transporte será provisto desde el Edificio 6000 ubicado en Altos de Jesús hasta el Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún y viceversa.
3. Establecer tiempos máximos de finalización de jornada para evitar el aumento de jornadas de los trabajos de los miembros de la unidad negociadora.
4. El pago de compensaciones por incumplimiento de los tiempos máximos de finalización de jornada a todos los capitanes, y por la demora de la partida, hacia el edificio 6000 de Altos de Jesús, del transporte terrestre al final de la jornada a los capitanes de remolcador con residencia en una provincia distinta a la de Colón.
5. La construcción de un techo, desde el Edificio 1100 del muelle 45 y sobre el muelle de concreto frente al edificio 1100, con la finalidad de minimizar la exposición a la inclemencia del tiempo. (f.4)

Bajo el título de “ARGUMENTO Y FUNDAMENTO LEGAL”, se refirió a las normas que fundamentan la solicitud de negociación y explicó el contexto de los argumentos que sustentan la procedencia de la negociación y de las propuestas.

Sobre la Sección 11.03 (a) de la convención colectiva explicó el solicitante, la UCOC y la ACP acordaron que esta daría previo aviso por escrito al RE, cuando un cambio afecte adversamente o signifique una desmejora o pérdida de una condición de empleo o de trabajo, a menos que tenga un efecto de poca importancia, para que el RE tuviera un tiempo razonable, normalmente de 7 días para responder a la propuesta; explicó también, que en este caso la ACP, conforme a dicha norma convencional, le notificó al RE el cambio de la estación de reporte en la nota de 15 de febrero de 2019, en la que dijo, le señaló que debía responderla a más tardar el 22 de febrero de 2019, término no mayor de 7 días como lo señala la Sección 11.03 citado; y que, ello demuestra que la ACP entendía que el cambio anunciado afectaba adversamente o desmejoraba o sería una pérdida de una condición de empleo o de trabajo de los capitanes de remolcador, de más que de poca importancia.

Al referirse al artículo 71 del RRL, indicó que le permite a la ACP negarse a negociar alegando que el asunto propuesto es contrario a la Ley y los reglamentos, y dijo que, a pesar de ello, la ACP solo alegó que el cambio de estación de reporte no tiene un impacto adverso en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador, sin sustentar ese criterio ni de qué manera las propuestas de la UCOC son contrarias a esas normas.

El representante de la UCOC manifestó que sus propuestas se anunciaron y presentaron conforme a lo pactado en la Sección 11.03 (b) de la convención colectiva, después que los representantes de la Administración iniciaran el procedimiento para una negociación intermedia y que, por ello, la ACP debió responder con el inicio de la negociación en el término de catorce días señalado en la Sección 11.03 (c).

Explicó que las propuestas de negociación presentadas por la UCOC fueron planteadas en las notas de 28 de febrero de 2019 y 10 de abril de 2019, y que son negociables por referirse a los asuntos establecidos en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP sobre procedimientos para implementar la decisión del cambio de la estación de reporte y las medidas adecuadas que aplicarían a los trabajadores afectados adversamente, en un grado mayor que de poca importancia, por esa decisión; que es un asunto que no había sido negociado en la convención colectiva y que la Administración está obligada a negociar bajo los parámetros del artículo 101 de dicha ley, en

concordancia con los artículos 57, 58 y 59 del RRL y el artículo 11 de la convención colectiva.

Destacó que la UCOC no pide negociar el ejercicio del derecho de la Administración, sino el impacto e implementación de la decisión de cambiar la estación de reporte de los capitanes de remolcadores asignados a NTRR-A, del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, conforme al numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con el artículo 9 del RRL.

Hizo una solicitud especial a la JRL para que ordenara la suspensión inmediata de la implementación del cambio de la estación de reporte y para que declarara el *status quo* hasta que la solicitud fuera resuelta y fundamentó las razones por las que la hacía; primero dijo, que la ACP, al notificar al RE el cambio y siete días para contestar, sabía que tenía una obligación de negociar, por tener un efecto de más que de poca importancia; y segundo, que la ACP no pretendía negociarlo, cuando notificó el 15 de febrero que el cambio se daría a finales del mes, ya que la norma convencional indica que la negociación debe iniciarse a más tardar catorce días posteriores a la manifestación del deseo de negociar y el período debe culminar a más tardar treinta y cinco días después, lo que, señaló, requería que la notificación se hiciera al menos cuarenta y nueve días calendario antes y no en solo trece y, por último, porque la ACP solo puede implementar su última mejor oferta, después de la negociación si no se hubiera llegado a un acuerdo, por lo que no podía acogerse a dicha norma convencional para implementar el cambio propuesto, porque es la ACP la que obstaculiza el proceso negociador. (fs.5 y 6)

Por último, la UCOC pidió a la JRL:

**“Primero:** Que se declare que las propuestas de negociación presentadas por UCOC, de las formas expuestas y planteadas en sus notas de 28 de febrero de 2019 y 10 de abril de 2019, son negociables por ser de aquellos asuntos establecidos en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, pues, tratan de propuestas relacionadas con la negociación de los procedimientos para implementar la decisión de cambiar la estación de reporte y de las medidas adecuadas que se aplicarán a los trabajadores afectados adversamente, en un grado mayor que de poca importancia, por dicha decisión.

**Segundo:** Que se declare que la administración está obligada a negociar las propuestas de negociación presentadas por UCOC, de las formas expuestas y planteadas en sus notas de 28 de febrero de 2019 y 10 de abril de 2019, por tratarse de asuntos que no han sido negociados durante la negociación de la convención colectiva, [sic] por que la decisión adoptada por la administración tiene un efecto adverso mayor que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador afectados,

**Tercero:** Que se declare que la ACP está obligada a negociar dentro de los parámetros establecidos en el artículo 101 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con los artículos 57, 58 y 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP y el artículo 11 de la convención colectiva vigente.” (f.6)

Y con su escrito de disputa de negociabilidad, listó (f.6) y presentó como pruebas las notas correspondidas entre la UCOC y la ACP señaladas en los hechos, desde la correspondencia del 15 de febrero de 2019 hasta la del 12 de abril de 2010 (fs.7 a 35).

En el acto de la audiencia iniciado el 12 de septiembre de 2019, el capitán Roberto Feurtado llevó la vocería por parte de la UCOC y presentó los alegatos iniciales, en los que hizo un recuento de las comunicaciones con la ACP sobre el cambio de la estación de reporte, que dijo, una vez notificado a la UCOC, por ser un cambio que tendría un impacto adverso de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los trabajadores afectados por la extensión aun mayor de las jornadas de trabajo, debía ser negociado por ser un asunto conforme al numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP. Indicó que la ACP se negó sin señalar ni sustentar de qué manera las propuestas son contrarias a la Ley o a los reglamentos. Dijo que probarían el efecto adverso de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador de esta unidad operativa y se refirió a los señalamientos que hizo la ACP en su escrito de contestación de la NEG-05/19, negando que las propuestas sean para negociar los derechos irrenunciables de la Administración, porque dijo, se enmarcan en los procedimientos para la implementación de la decisión y las medidas adecuadas que

apliquen al trabajador afectado adversamente por ella. Manifestó que las propuestas se refieren a negociar *“un procedimiento incluye establecer tiempo máximo de finalización de jornada, así como la disponibilidad de recursos para hacer los relevos rápidos y eficientes para evitar que las jornadas se sigan extendiendo como medidas adecuada que se aplicarán a los trabajadores afectados adversamente por la decisión de cambiar la estación de reporte”* y agregó que, de no cumplirse con los tiempos máximos de finalización de la jornada y con la disposición de recursos, la Administración deberá reconocerle a los trabajadores afectados una compensación para proveerles transporte terrestre con coberturas de seguros para los capitanes que vivan en una provincia distinta a Colón y que además, se pidió la construcción de un techo en el edificio 1100 del muelle 45 de concreto, para minimizar la exposición a las inclemencias del tiempo (fs.113 a 116).

En la etapa probatoria de la audiencia, el representante de la UCOC (f.119) se ratificó de las pruebas documentales presentadas con el escrito de denuncia y presentó pruebas documentales consistentes en dos acciones de personal (fs.75 y 77), con la constancia del lugar de asignación de trabajo de los respectivos capitanes de remolcador, al Edificio 14 de Gatún, sus horarios, la UN a la que pertenecen; así como dos discos compactos que contienen documentos en formato pdf. de las bitácoras de los remolcadores del Distrito Norte, de los meses de enero a junio de 2019, según dijo, para mostrar los tiempos de cierre de los capitanes y el cambio antes y después del traslado de la estación de reporte, así como un documento impreso que señaló es un extracto del contenido de los discos compactos (fs.78 a 98).

Se opuso a las pruebas documentales presentadas en el acto por la ACP de descripciones de puestos de los capitanes de remolcadores FE-15 y FE-16, por no estar actualizadas (f.122).

Adujo como perito al capitán Daniel Camazón para desglosar y explicar las bitácoras y la información que se extrajo del disco compacto sobre los datos antes de la mudanza y después del cambio en cuanto a los relevos y demás; y como testigos adujo a los capitanes de remolcador FE-15, Agustín Ureña, para testificar sobre los hechos y lo que aconteció en la reunión con la ingeniera Marotta; Alejandro Taylor, para referirse a la afectación en la hora de salida en el turno de ocho de la mañana a cuatro de la tarde; Rogelio Marquínez, para explicar sobre los relevos y cómo se han producido, y Eygar Muor, para referirse a la disponibilidad de lanchas y jitneys (vehículos oficiales de transporte de la ACP).

La JRL admitió todas las pruebas presentadas por la UCOC y rechazó las objeciones presentadas por la ACP por irrelevancia y falta de conducencia de las pruebas de los discos compactos y extracto de las bitácoras, así como de las acciones de personal de capitanes de remolcador entregadas a la UCOC con las notas DI-391-2019 y DI-393-2019, de 15 de julio de 2019 de la Vicepresidencia de Asesoría Jurídica de la ACP (fs.74 y 76), señalando que serían admitidas y valoradas en su momento (f.123).

El último día de la audiencia, 26 de septiembre de 2019, el representante de la UCOC, capitán Roberto Feurtado, presentó oralmente sus alegatos finales en los que se refirió a los hechos de la solicitud de resolución de la disputa de negociabilidad NEG-05/19, dijo que habían demostrado durante el proceso, con la nota del asesor jurídico de la ACP, que este admite que en el Canal de Panamá no hay contratos de trabajo y que también, con las acciones de personal aportadas por la UCOC, se demostraron las condiciones de trabajo, como la estación de reporte, que constan en documento idóneo, y no en contratos de trabajo, como alegó la ACP; que también se aportaron pruebas electrónicas suministradas por Asesoría Jurídica de la ACP, de cuyo contenido dijo, el perito capitán Camazón hizo estudios estadísticos para mostrar cuál ha sido la afectación adversa en los tiempos de relevo como consecuencia del cambio de estación de reporte y explicó los valores obtenidos con datos previos y posteriores al cambio, concluyendo que debido a que está alejada de la estación de lancha y que dependiendo de si el paso por las esclusas se ve afectado por el cierre para el paso de un buque, las jornadas de trabajo aumentaron y por tanto, el capitán se ve afectado por la disminución de los períodos de descanso y aumento de la fatiga; también explicó de qué manera consideraba que cada uno de los testigos citados por el RE logró acreditar la afectación adversa por el cambio de la estación de reporte, enfatizando en la extensión de la jornada de trabajo con horas

extraordinarias producto de que no se hacen los relevos a tiempo, porque en muchas ocasiones el trayecto expedito quedaba afectado, porque un barco estaba cruzando la esclusas y, que para poder pasar el tiempo de espera puede tomar hasta una hora o más, y cuando el capitán entrante debe relevar al saliente, llega a la estación de lanchas, ya el remolcador está en el muelle atendiendo otro barco o ya entró a las esclusas, porque no hubo tiempo para hacer el relevo. Que ahora ese relevo también depende de la disponibilidad del jitney, del paso de barcos por las esclusas, disponibilidad de lanchas para poder relevar, y por ello, no se puede estimar en cuánto tiempo se releva. Que estos testigos dieron cuenta que esto ha perjudicado sus horas de descanso, porque salen más cansados, y tienen que manejar su vehículo; que no han visto ningún cambio beneficioso, lo que el representante de la UCOC alegó, es contrario a lo manifestado por el perito de la ACP, capitán Jor-El Vega. Reiteró que las jornadas de trabajo se han extendido por la dificultad que hay para que los capitanes sean relevados y que esto ha causado mayor fatiga, lo que consideró, fue demostrado con las pruebas y testimonios. Reiteró que la UCOC ha solicitado la negociación a la ACP, cumpliendo todos los requerimientos normativos, que sus propuestas no son contrarias a la Ley ni a los reglamentos, por estar directamente relacionadas a los asuntos negociables e identificados en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP. Finalmente señaló, que la UCOC solicitó disponibilidad de lanchas a las horas de relevo de uso exclusivo de los miembros de la UCOC, la disponibilidad de transporte con la cobertura de seguro médico privado que provea la ACP para los capitanes de remolcador con residencia en una provincia distinta de Colón y la construcción de un techo desde el edificio 1100 del muelle 45 sobre el muelle de concreto, con la finalidad de minimizar las exposiciones a las inclemencias del tiempo (fs.204 a 207).

### **POSICIÓN DE LA PARTE DENUNCIADA (ACP)**

Al recibir el traslado de la solicitud de disputa de negociabilidad presentada en su contra, la ACP contestó en tiempo oportuno mediante el escrito RHRL-19-264 de 10 de junio de 2019, y en el cual la licenciada Arosemena, gerente de Gestión Laboral de la ACP, hizo referencia a la NEG-05/19, relacionada con el interés de la UCOC de negociar propuestas asociadas a la decisión de la ACP de reubicar a los trabajadores de NTRR-A, del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 en Gatún, por considerar que dicho cambio afecta adversamente las condiciones de empleo y de trabajo de los miembros de su UN, y que se sustentó en el artículo 322 de la Constitución Nacional, los artículos 2, 95, 97, 101 y 102 de la Ley Orgánica de la ACP, artículos 4, 5, 51, 57, 58 y 71 del RRL, el artículo 11 de la convención colectiva y el Acuerdo No.6 de 5 de abril de 2000.

Señaló que primero debía referirse al artículo 10 del RRL, que desarrolla el derecho de la Administración establecido en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, y explicó que aquella norma la faculta a tomar decisiones sobre la ejecución de los trabajos para cumplir la misión establecida y, que el artículo 19 del RRL señala que son irrenunciables los derechos que le ha conferido la Ley Orgánica de la ACP.

Dijo que NTRR-A es responsable de proveer servicios conforme a las normas y procedimientos para la operación del Canal y/o a solicitud del práctico encargado del tránsito, y que, por ello esta unidad brinda un apoyo crucial para el tránsito de buques por el Canal de Panamá que específicamente **“en el sector norte y como parte de los trabajos del Proyecto de Ampliación de Gatún, sus operaciones quedaron [sic] confinados a una isla en el centro de las dos (2) esclusas de ese sector, por lo que la Administración se vio obligada a reubicar sus instalaciones para ofrecer un mejor servicio al tránsito de buques.”**(f.47. La negrilla es de la JRL). Expresó que esta determinación es parte de las funciones que la Administración le ha asignado como ente de apoyo a la gestión de la división de Recursos de Tránsito (NTR). Y que el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, del cual transcribió sus dos primeros numerales, debe ser cumplido por ambas partes respetando los procesos de negociación dentro de lo señalado en esa ley y en la convención colectiva, pero que **“se mantiene en que la reubicación de la estación de reporte de los miembros de la tripulación de los remolcadores cubiertos por la UCOC de un edificio a otro en Gatún, tiene un efecto de poca importancia en sus condiciones de trabajo.”** (f.48, la negrilla es de la JRL)

Añadió, que el artículo 4 de la Ley Orgánica de la ACP define “*Condiciones de Empleo*”, como las “*Políticas, prácticas y asuntos de personal, establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier otro instrumento idóneo, que afectan las condiciones de trabajo, salvo lo que expresamente excluye esta Ley*” y, que “*En su solicitud de resolución de Disputa de Negociabilidad, el señor Ureña no explica qué condiciones de empleo de los trabajadores de la UCOC, fueron afectadas por NTRR-A.*” (f.48); mientras, que sobre las condiciones de trabajo indicó que la JRL y la Corte Suprema de Justicia, han explicado que son “*aspectos del contenido del contrato de trabajo que se refieren al modo, tiempo y lugar de la prestación del trabajo y de la remuneración recibida a cambio*” (Resolución No.62/2009 en el PLD-06/09 de la JRL) y (Decisión de la Corte Suprema de Justicia con motivo de la Resolución No.08/2012 en el NEG-01/11). Al respecto, además consideró que en la NEG-05/19, tampoco se explicó qué contenido del contrato de trabajo fue adversamente afectado por NTRR-A, al determinar la necesidad de reubicar a los trabajadores del Edificio 14 al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún.

Transcribió el texto de la Sección 11.01 de la convención colectiva, así como de la Sección 11.03 (a) y dijo que, es claro que esas normas establecen que para que se solicite el inicio de una negociación intermedia, la Administración debe haber implementado alguna decisión que haya afectado de manera adversa las condiciones de trabajo de los trabajadores, y dijo que en el asunto objeto de la NEG-05/19, y conforme a la Sección 11.05 de la convención colectiva, para entrar en el proceso de negociación NTR determinó que no eran negociables los temas presentados por la UCOC en su solicitud (fs.48 y 49).

Hizo las explicaciones sobre los hechos de la solicitud NEG-05/19, y los analizó de acuerdo con lo que indicó, fue la intención de la Administración al remitir las correspondencias y reunirse con la UCOC, sobre lo señalado en la nota de 15 de febrero de 2019. Lo más relevantes de la explicación de la ACP en su respuesta a la NEG-05/19 señala:

“...el propósito principal de dicha nota era informarle a la UCOC de la reubicación de los trabajadores y que dicho cambio no afectaría las condiciones de trabajo de los miembros de esa unidad negociadora y se le indicó en la nota que, si tenían algún comentario o pregunta, debían responder a más tardar el 22 de febrero de 2019.

En este sentido, luego de recibida la nota UCOC-045-2019, el 21 de febrero de 2019, en la cual solicitó una negociación intermedia de los aspectos específicos negociables de dicha mudanza, según lo establecido en la sección 11.03 (a) y (b) de la Convención Colectiva de la UCOC, y anunció que en siete (7) días haría llegar la propuesta de negociación. Mediante nota fechada 25 de febrero de 2019, el ingeniero Gordón invitó a los representantes de la UCOC a visitar el edificio 1100 del muelle 45, el 27 de febrero de 2019 a las 0900 horas, de manera que pudieran ver las nuevas instalaciones. Al respecto, el día de la visita los capitanes Manuel Ceballos, Roberto Feurtado y Felipe Galván, miembros de la UCOC que realizaron la visita, junto con el Capitán Max Newman, gerente de la Sección de Remolcadores (NTRR), el capitán Jor-El Vega, supervisor encargado de NTRR-A y la señora Jana Allen, especialista en Recursos Humanos de la sección de Gestión Laboral (RHXL) al mostrarle la nueva estación de reporte, manifestaron estar satisfechos con las nuevas instalaciones, señalaron estar complacidos porque era un edificio exclusivo para la unidad de remolcadores e indicaron que no tenían inconvenientes con la mudanza. **No obstante, mencionaron su inquietud por la disponibilidad de lanchas para el relevo del personal y un posible aumento de los tiempos de relevo, especialmente en horas de la mañana cuando se dan los tránsitos de los Neopanamax.**

Luego de la visita a las instalaciones, mediante nota UCOC-052-2019, recibida el 28 de febrero de 2019, NTR recibió una propuesta de negociación intermedia, en la que **UCOC indicó que el cambio en la estación de reporte incidiría directamente en las horas que los trabajadores de la Unidad Negociadora de UCOC estarán laborando, específicamente las horas de salida. En términos generales, indicaron que, al cambiar el lugar de reporte, los relevos efectuados en Gatún y Davis no se realizarán en el tiempo acostumbrado, alargando las jornadas al tener que esperar por un relevo, lo que aumentaría las horas extraordinarias y restará horas de descanso a sus agremiados.** En su propuesta de negociación, la UCOC indicó que la situación se agrava debido a que la mayoría de los trabajadores que se reportarán en el edificio 1100 del muelle 45, deben trasladarse desde las

provincias de Panamá o Panamá Oeste, mencionaron la necesidad de disponibilidad de lanchas para el relevo de remolcadores y solicitaron la construcción de un techo desde el edificio 1100 hasta y sobre el muelle de concreto frente al edificio, al igual que en la escala o rampa que lleva al muelle flotante que se instalará.” (fs.reverso de 48 y 49).

Continuó refiriéndose a la invitación que hizo la ingeniera Ilya Espino de Marotta a los representantes de la UCOC, para reunirse el 8 de marzo de 2019, y en la que mostró a los capitanes Iván de la Guardia, Roberto Feurtado, Danilo Berrío y Agustín Ureña, el mapa con las localizaciones del Edificio 14 y del Edificio 1100 en el muelle 45 de Gatún, y en la que explicó, que con la mudanza a este, el trabajador que llegara o partiera de la estación de reporte, ya no requeriría pasar por la Esclusa de Agua Clara en su tiempo, sino que el paso se haría durante la ejecución de sus funciones en tiempo pagado por la ACP. Sobre este punto, dijo que los representantes de la UCOC no externaron consideraciones ni inquietudes al respecto, sino que mostraron satisfacción y mayor claridad sobre el cambio, por lo que, la Administración pensó que había aclarado sus inquietudes.

La ACP profundizó en cuanto a las explicaciones brindadas al RE sobre el cambio de estación de reporte y señaló, que en nota de 22 de marzo de 2019, entre otras cosas, también se le informó que, **“en lo referente al área techada, esta sería provista tan pronto se tuviera disponibilidad para el uso del muelle”** (reverso f.49), y que en otra reunión que se sostuvo el 29 de marzo de 2019, con los representantes de la UCOC, **“se les reiteró el compromiso de continuar con el apoyo logístico tradicional para la movilización del personal de la sección de Remolcadores del distrito Norte, así como las coordinaciones pertinentes y que el traslado de la estación de reporte no afectaría adversamente a los trabajadores, ya que el tiempo de traslado y cruce continúa bastante similar.”** (reverso f.49). Agregó que, no obstante, el 29 de marzo de 2019, la UCOC mandó nota en la que solicitó negociar los procedimientos utilizados para minimizar el impacto del cambio de estación y pidió que la ACP le remitiera propuestas de soluciones para su evaluación y el estudio de factibilidad concerniente al cambio de estación de reporte. Siguió relatando lo contenido en otras correspondencias y lo acontecido en una reunión llevada a cabo el 2 de abril de 2019, que por intermedio del ingeniero Gordón, la ACP organizó con la UCOC para aclararle que la posible prolongación del tiempo al final de la jornada que preocupaba al RE, sería tiempo pagado por la Administración y que la variante, con lo que acontecía en ese momento, era que el capitán estaba expuesto a tiempos de espera no pagados por la ACP mientras esperaba la oportunidad de cruzar las esclusas de Agua Clara, pero que, con el cambio de la estación de reporte, dicha espera **“(que siempre se da en horas extraordinarias al final de la jornada)”** (f.50, negrilla de la JRL), sería pagado por la Administración.

En resumen, la ACP señaló que si hubiera determinado que había un impacto adverso de más que de poca importancia para los trabajadores, le hubiera correspondido proceder de acuerdo a la sección 11.03 (c), y que en la reunión del 8 de marzo, al abordarse el tema de la mudanza, los representantes de la UCOC no mostraron sus planteamientos sobre el impacto, sino su complacencia y que cualquier negociación sobre el tema, debió iniciarse a más tardar el 7 de marzo de 2019, cuando se cumplían los 14 días posteriores a la nota UCOC-045-2019, en la que indicaba su intención de negociar, por lo que, para la ACP, fue una sorpresa recibir una correspondencia diecisiete días después, indicando su disponibilidad de empezar a negociar. Y agregó, que en la nota UCOC-070-2019, recibida por la ACP el 1 de abril de 2019, la UCOC hizo un cambio y solicitó negociar los procedimientos para implementar la decisión de la Administración de hacer un cambio en la estación de reporte, lo que, según indicó la ACP en su respuesta, no estaba contenido en su propuesta inicial.

Finalizó indicando que las propuestas presentadas por la UCOC no están relacionadas a aspectos negociables y que no pueden ser vinculadas con un impacto por la reubicación de la estación de reporte del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 en el muelle 45, por lo que pidió a la JRL que desestime la solicitud.

El primer día programado para la audiencia, 12 de septiembre de 2019, la apoderada especial de la ACP, licenciada Eleonore Maschkowski, presentó sus alegatos iniciales, en los que resumió lo que la UCOC solicitó negociar con motivo de la decisión de la ACP de reubicar a los trabajadores de NTRR-A del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 del muelle

45 en Gatún, por considerar que dicho cambio afecta adversamente las condiciones de empleo y de trabajo de los miembros de su UN, específicamente en las horas de salida, y que no se harían los relevos en Gatún y Davis en el tiempo acostumbrado, agravando la situación de la mayoría de los trabajadores que se reportan al Edificio 1100 del muelle 45, que deben trasladarse desde las provincias de Panamá o de Panamá Oeste. Dijo que con este razonamiento la UCOC solicitó transporte terrestre desde el Edificio 6000 de Altos de Jesús, pero explicó la apoderada especial, que antes del traslado llegaban al Edificio 14 en sus automóviles. Continuó manifestando que la UCOC también señaló la necesidad de disponer de lanchas adicionales a las que actualmente operan para recogerlos en la estación de reporte en el Edificio 1100 y que a ello, adicionó una propuesta de un máximo de horas de espera del transporte, cálculos de sobretiempo, cobertura de seguro privado provisto por la ACP y tiempos de relevo estándar, señalando como presunta afectación por el cambio, que incidiría directamente en las horas de los trabajadores de la UN, específicamente en las de salida, pero la apoderada especial de la ACP destacó, que la UCOC no mencionó que todo ese tiempo ahora sería pagado como sobretiempo, cuando antes, igualmente utilizaban las lanchas y la espera era en su propio tiempo.

Sobre la nota de UCOC 064-2019, recibida el 25 de marzo por la ACP, aseveró que la UCOC señaló no haber recibido una respuesta e información para negociar y que esperaban una contestación con alguna de las opciones que establece su convención colectiva, y al respecto argumentó, que en nota de 22 de marzo de 2019, recibida en la UCOC el 25 de marzo y en atención a la nota UCOC-052-2019, la ACP le reiteró que el traslado de la estación de reporte no afecta adversamente a los trabajadores, por lo que no existe fundamento para la negociación solicitada, según las explicaciones dadas por la ingeniera Marotta el 8 de marzo de 2019. Destacó, que los representantes de la UCOC consideraron lo señalado en dicha reunión como información que les aportó mayor claridad, y que no plantearon nuevas interrogantes, sino su complacencia con el cambio, que, según la apoderada de la ACP, lo reconocieron beneficioso para los trabajadores. Señaló que todo lo anterior sería probado en el proceso. Luego, se refirió a la nota UCOC-070-2019 recibida el 29 de marzo de 2019, en la que dijo, la UCOC solicitó negociar los procedimientos que se utilizarían para minimizar el impacto del cambio de estación de reporte y, que antes de hacer el cambio pudieran llegar a un acuerdo de beneficio mutuo, en el que se plasmaran de manera adecuada, mediante los procedimientos que permite la convención colectiva, y que pidió a la ACP que le remitieran las propuestas de soluciones para su evaluación así como el estudio de factibilidad concerniente al cambio de estación de reporte. Se refirió a otra reunión llevada a cabo el 2 de abril de 2019, en la que dijo, los capitanes de la UCOC, en contraposición a la satisfacción expresada en la reunión del 8 de marzo de 2019, indicaron que su preocupación era por la posible prolongación del tiempo al final de la jornada hasta regresar a su estación de reporte, y en la que, según la abogada de la ACP, se les explicó que con el cambio, era tiempo pagado por la Administración y que variaba en que antes se exponían al final de la jornada a tiempos de espera no pagados mientras esperaban la oportunidad de cruzar la Esclusa de Agua Clara. (f.118).

Luego, la apoderada de la ACP, manifestó que esta se mantiene en que la mudanza no impacta negativamente a los trabajadores, sino que representa una indiscutible mejora, porque en la estación de reporte del edificio 1100 muelle 45 de Gatún, tanto al reportarse al inicio como al final de las labores, el trabajador no tiene que atravesar la Esclusa de Agua Clara y esperar en su tiempo sin paga, sino que ahora lo hace en tiempo remunerado por la Administración, tiempo oficial, que dijo, corresponde al trayecto entre el muelle de Gatún y el edificio 1100 en el muelle 45 en Gatún, el cual dijo, le informó NTR, que **“es de aproximadamente 12 minutos bajo condiciones normales.”** (f.118); y agregó, sobre la temporalidad de la solicitud de negociación que en la reunión de 8 de marzo la UCOC no presentó su planteamiento sobre el impacto del cambio, sino su complacencia; dijo que cualquier negociación sobre este tema hubiese tenido que iniciarse a más tardar el 7 de marzo de 2019, a los catorce días del recibo de la nota UCOC 045-2019 contentiva de la intención de negociar y que fue una sorpresa para la ACP recibir diecisiete días después, una nota sobre su disponibilidad para iniciar negociaciones. Añadió que, **no obstante, las propuestas de la nota UCOC-052-2019 de 28 de febrero de 2019, en la nota 070-2019 recibida el 1 de abril de 2019, hacen un cambio y solicitan negociar procedimientos para implementar la decisión de la administración de realizar un cambio de estación de reporte, lo cual no estaba [sic] contenida en su nota de propuesta inicial.”** (fs.118 y 119. La negrilla es de la JRL)

Concluyó solicitando a la JRL que decida que no es negociable la propuesta de la UCOC presentada ante la Administración por el cambio de la estación de reporte del Edificio 14 al Edificio 1100 en Gatún.

En la etapa de presentación de pruebas, la representante de la ACP se ratificó de todas las pruebas que constan en el expediente, señalando que corresponden a las cartas que mencionó en su alegato, y presentó documentos consistentes en dos descripciones de puesto de capitanes de remolcador F-15 y F-16 del año 2002. Objetó la prueba de la UCOC consistente en discos compactos y lo contenido en ellos (bitácoras), así como a la información que sale en los documentos en relación a ese contenido, por inconducentes e irrelevantes al proceso, según dijo, al no constar en ellos el cambio de la estación de reporte del Edificio 14 al Edificio 1100 de Gatún, ni identificar los edificios en los que se recogen (a los capitanes), porque señaló, que la bitácora no lo dice, ya que el proceso trata de un tema de cambio de estación y dijo que eso no se refleja en las bitácoras (f.121). También objetó las pruebas consistentes en las cartas con las que se entregó las notificaciones de acciones de personal, del 15 de enero de 2010 y la otra del año 2011, porque señaló, que, si bien en las mismas se establecen las generales del personal, dónde trabajan y lo demás, que en el proceso lo que se está discutiendo es precisamente el cambio de la estación de reporte, y por no ser documentos actualizados, eran inconducentes e irrelevantes (f.122). Luego, al escuchar las objeciones de la UCOC, a las pruebas documentales consistentes en las descripciones de puestos de los capitanes de remolcador F-15 y F-16, por ser las de 2001, desistió de su presentación. (fs.122 y 123).

Adujo las declaraciones del ingeniero Rogelio Gordón para que testificara como gerente de Recursos de Tránsito, sobre las diferentes reuniones y correspondencias sostenidas con la UCOC por el asunto de la disputa; del capitán Max Newman, gerente de Remolcadores, acerca de su participación en reuniones junto a Relaciones Laborales con la UCOC para presentarle el proyecto del cambio de estación de reporte y las cuestiones técnicas explicadas en las comunicaciones presenciales, y de un perito y testigo, capitán Jor-El Vega, jefe encargado de Operaciones de Remolcadores en el Atlántico, para que hiciera una presentación en un mapa de cómo está conformada el área y la operación de una estación de reporte a otra y lo que implicaba el paso por las nuevas esclusas (fs.124 y 125). En cuanto a los testigos de la UCOC, dijo que no se oponía a los mismos (f.125).

En sus alegatos finales, la apoderada especial de la ACP, volvió a referirse al origen de la solicitud de negociación de la UCOC a la ACP y dijo que, a pesar de haber anunciado que en siete días mandaría su propuesta de negociación a la Administración, en la misiva de 21 de febrero de 2019, no señaló, describió ni manifestó la afectación en las condiciones de trabajo por la reubicación en el Edificio 1100, sino que el 28 de febrero de 2019 (f.12), y que luego de la reunión con la Administración, fue que presentó las propuestas de negociación y expuso por primera vez, la afectación por la mudanza. Señaló que la JRL, en la Decisión No.5/2019 de 25 de marzo de 2019, en el NEG-02/14, indicó que la solicitud de negociar, no solo debe ir acompañada de las propuestas, sino de una descripción de los efectos adversos de más del mínimo que afectan al trabajador y que, lo único que dice la convención colectiva de la UCOC, es que las propuestas se pueden presentar con posterioridad, por lo que, alegó que la afectación fue tardíamente notificada a la Administración, refiriéndose con ello a las horas de salida de los trabajadores de la UN y que al cambiar de lugar de reporte los relevos efectuados en Gatún y Davis no se harían en el tiempo acostumbrado, alargando las jornadas por tener que esperar un relevo, lo que a su vez, aumentaría las horas extraordinarias y restaría horas de descanso. También señaló a la JRL, que lo que la UCOC ha traído para su decisión no es negociable, por varias razones; la primera, porque la reubicación de la estación de reporte no afecta adversamente a los trabajadores de la UN, e indicó que, no existe un fundamento para la negociación solicitada, tal como lo explicaron el perito Jor-El Vega y los testigos ingeniero Gordón y capitán Newman, en cuanto a que el argumento del cansancio y fatiga expuesto por la UCOC por la reubicación ni siquiera fue demostrado científicamente y no puede dar lugar a proponer y negociar alteración de la programación de la operación, pagos de dinero, cambios en los recursos de la operación donde intervienen los capitanes de remolcador, lo que dijo, resulta costoso e ineficiente contrariando los postulados normativos para hacer del Canal una empresa eficiente y rentable; dijo que el testigo, ingeniero Gordón, señaló que se aumentó la disponibilidad de lanchas mediante un acuerdo con las esclusas, por lo que hoy en día hay más lanchas que antes de la mudanza del Edificio 1100; que la UCOC no aportó registros médicos o de

otra índole que muestren que el cambio de estación de reporte trajo como consecuencia fatiga y/o cansancio a los capitanes de remolcador y alegó además, que el alargamiento de la jornada que dice la UCOC que sucede por el cambio de la estación de reporte, no es una afectación, porque la UCOC y la ACP, pactaron en el artículo 15 de la convención colectiva, todo el procedimiento y manejo del sobretiempo, el cual dijo, no contempla número de horas para trabajar ni para el pago del mismo y que incluso contempla que quien tiene la preferencia para trabajar el sobretiempo, es el capitán de turno y que el que no quiere laborar, puede solicitar ser relevado bajo las reglas de la misma convención colectiva. Se refirió a lo testificado por el capitán Newman, sobre una demanda de inconstitucionalidad contra el literal b del numeral 1 de la lista de faltas y sanciones del Reglamento de Administración de Personal, presentada por la UCOC en cuanto al sobretiempo, con el fundamento de que obligarlos a trabajarlo implicaba trabajo forzoso y que, mediante la Decisión de 11 de mayo de 2017, la Corte Suprema de Justicia declaró que es constitucional y se refirió a lo pactado en la convención colectiva. Añadió que la fijación de horas extraordinarias ha sido pactada con criterios de voluntad por parte de los capitanes de remolcador y también se refirió a que la UCOC ha querido minimizar y plantear negativamente en el proceso, que el tiempo de la jornada hasta regresar a su estación de reporte, es pagado por la ACP y que antes no era pagado el tiempo que esperaban para cruzar la Esclusa de Agua Clara cuando salían de la estación de reporte. A lo que **señaló que la espera de ese cruce siempre se da en horas extraordinarias ahora con el cambio de la estación.** Concluyó que la mudanza no impacta negativamente a los capitanes de remolcador, sino que es una indiscutible mejora por las razones que se explicaron y que ahora el tiempo adicional corresponde a su tiempo de trayecto entre el muelle de Gatún y el Edificio 1100 en el muelle 45, procediendo a repetir la forma en que ahora corresponde a los capitanes de remolcador reportarse a la estación del Edificio 1100 en comparación a cómo lo hacían en el Edificio 14 y la forma en que se dispone de lanchas para su traslado para relevar, las condiciones del sitio donde deben esperar esos traslados. Sobre las pruebas presentadas por la UCOC, tanto documentales como testimoniales, señaló que no pudieron respaldar los argumentos de cambio de condiciones de empleo por la extensión de la jornada ni fatiga. Señaló, acerca de la declaración el perito de la UCOC, capitán Camazón, en relación con las bitácoras identificadas como Prueba #1 de la UCOC, y sobre un documento elaborado por él, que no coincidía con la información de las bitácoras aportadas, y que así le fue comunicado a la JRL, que no se le preguntó en torno a ese documento y, además, fue descalificado por el RE en cuanto a su conocimiento de la operación, ya que trabaja en el Pacífico. Y sobre los testigos, capitanes Ureña, Muor, Taylor y Marquínez, dijo que solo se refirieron a las quejas de los miembros del sindicato por la mudanza, al transporte terrestre, como a los relevos en lancha en el lago del muelle de Gatún y Davis y de lo demorado que resultaba, y a sus percepciones del alargamiento de la jornada, sin que la fatiga que señalaron fuera comprobada con medios idóneos.

Concluyó que las propuestas de la UCOC no están relacionadas con aspectos negociables y no consideró que la ubicación de la estación de reporte señalada afectara adversamente a las condiciones de empleo o de trabajo de los miembros de la UN de los capitanes de remolcador. Indicó que la ACP actuó con apego a las leyes, reglamentos pertinentes y a la convención colectiva y por ello solicitó a la JRL que desestime la solicitud presentada y las demás declaraciones y pretensiones de la disputa. (f.209).

## **ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JRL**

Debe la JRL comprobar el cumplimiento, en el escrito de solicitud presentado ante la JRL el 17 de mayo de 2019, de los requisitos establecidos en el artículo 3 del Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad (Acuerdo N°6 de 5 de abril de 2000 de la JRL), que señala lo siguiente:

**“Artículo 3.** La solicitud deberá cumplir con los requisitos siguientes:

1. Ser presentada por escrito en original y copia.
2. Incluir el nombre de la parte solicitante.
3. Incluir el nombre de la contraparte.
4. **Una explicación del desacuerdo, así como de los términos y frases especiales que sean comunes.**
5. **Una explicación de cómo se implementaría y funcionaría la cuestión en disputa,**

6. La cita específica de la ley, norma, reglamento o sección de la convención colectiva que sustente el argumento de la parte solicitante.
7. Una declaración de si la disputa está siendo tramitada mediante algún otro procedimiento y
8. El (los) fundamento(s) legal(es).

Todas las solicitudes deberán estar firmadas y fechadas por la parte solicitante.”

El escrito de solicitud de resolución de disputa de negociabilidad NEG-05/19 presentado por la UCOC y firmado por su representante autorizado, capitán Agustín Ureña en calidad de Secretario General, cumplió con todos los requisitos señalados en el artículo 3 del Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad antes transcrito, ya que se designaron los nombres de las partes, se citaron específicamente las normas que sustentan sus argumentos y se hizo la declaración de que la disputa no está siendo tramitada por otro procedimiento (f.5), y se estableció el fundamento de derecho que da soporte a la solicitud (f.6).

En el resumen de los planteamientos del solicitante, se observa claramente la explicación del desacuerdo consistente en que la UCOC ha solicitado a la ACP negociar las propuestas específicas contenidas en la correspondencia remitida al Gerente de Recursos de Tránsito, ingeniero Gordón, con fundamento en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, y en relación a lo que señaló como los procedimientos que se utilizarían para implementar la decisión de la ACP de cambiar la estación de reporte de los capitanes de remolcador que trabajan en el Sector Atlántico, del Edificio 14 en Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 en Gatún, y las medidas adecuadas que se aplicarían al trabajador afectado adversamente por dicha decisión, y que considera el solicitante, tiene un efecto de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los trabajadores. También se explicó cómo se implementaría y funcionaría la cuestión en disputa, como se resumió en el apartado correspondiente a la posición de la UCOC.

Para facilitar el análisis de la disputa NEG-05/19, a continuación, y dado que la Ley Orgánica de la ACP y las normas reglamentarias son de acceso público, solo se transcriben los textos de las normas de la convención colectiva UCOC-ACP, a las que han hecho referencia ambas partes en sus escritos:

*“Convención Colectiva de UCOC y ACP, efectiva del 7 de agosto de 2016 al 6 de agosto de 2020.*

**“Artículo 11  
NEGOCIACIÓN**

**PARTE A- 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; que a los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de la Ley Orgánica, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo. Este procedimiento aplicará a los asuntos no incluidos en la convención colectiva que sean negociables, con excepción de aquellos que hubiesen sido discutidos durante la negociación de la convención pero que no fueron incluidos en su redacción. Este procedimiento no aplica a los asuntos contemplados en el numeral 3 del Artículo 102 de la Ley Orgánica, en cuyo caso se seguirá el método de negociación con base a intereses establecido en los artículos 64 al Artículo 70 del Reglamento de Relaciones Laborales.*

**SECCIÓN 11.02 INICIACIÓN DE LA NEGOCIACIÓN INTERMEDIA.** *De acuerdo con la Ley Orgánica y el Reglamento de Relaciones Laborales, generalmente existe un derecho mutuo para comenzar una negociación intermedia sobre asuntos negociables que no están cubiertos por la convención colectiva vigente. Por consiguiente, las partes convienen en respetar el derecho que cada uno tiene a iniciar una negociación intermedia, en la medida que dicho derecho esté definido en la Ley Orgánica.*

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

**SECCIÓN 11.03. 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.
- (b) La solicitud del RE para negociar incluirá sus propuestas de negociación específicas. La propuesta o propuestas deben estar directamente relacionadas a aspectos específicos y negociables de los temas propuestos por la ACP. Cuando no se incluyan las propuestas, el RE proporcionará dichas propuestas tan pronto como le sea práctico aunque en un plazo no mayor de siete (7) días [sic] calendarios posteriores a la fecha de su solicitud para negociar.
- (c) La negociación iniciará a más tardar catorce (14) días posteriores al recibo de la notificación en la que el RE manifiesta su intención de negociar. En los casos en que el RE solicite información relativa a los aspectos negociables de los cambios propuestos por la administración, la información será suministrada con sujeción a la Ley y a los reglamentos de la ACP. Cualquier límite de tiempo para negociar se suspenderá hasta tanto la información que se pueda suministrar de conformidad con dicha normativa, haya sido recibida. En caso de existir un desacuerdo sobre la pertinencia de la información solicitada, cuyo suministro no esté restringido conforme a la Ley y los reglamentos de la ACP, cualquiera de las partes podrá solicitarle a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) una decisión pronta y oportuna que, de ser posible, sea emitida dentro de un término de tres(3) días hábiles, contados a partir de la fecha de la presentación de la solicitud ante la JRL, sobre la pertinencia de la información solicitada.
- (d) Las negociaciones sobre estos asuntos deberán concluir en un período no mayor de treinta y cinco (35) días calendario contados a partir de la fecha en la que ACP hace la notificación al RE. Durante los primeros catorce (14) días de este período, las partes, de común acuerdo, podrán solicitar a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) que asigne un facilitador que los asista en el proceso de negociación. De no llegarse a acuerdos dentro de los primeros catorce (14) días, cualquiera de las partes tendrá un término de cinco (5) días calendarios para solicitarle a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) que resuelva el estancamiento. Presentada la solicitud en tiempo oportuno, la Junta de Relaciones Laborales (JRL) deberá resolver el estancamiento en un término no mayor de quince (15) días calendarios a partir de la fecha en que se recibió la solicitud correspondiente. De no presentarse la solicitud a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) para su intervención, dentro del término establecido en este artículo, se podrá implementar la última mejor oferta.

...  
**11.05. NEGOCIABILIDAD.** La ACP se reserva el derecho a declarar no negociable cualquier propuesta o contrapropuesta del RE, y negarse a negociar al respecto”

Corresponde a la JRL determinar si el asunto al que se refiere la solicitud de la UCOC es de aquellos susceptibles de ser negociado por ser conforme a las normas aplicables, y de resultar afirmativo, proceder a revisar si las propuestas específicas presentadas en atención al asunto que se pide negociar son o no contrarias a la Ley, los reglamentos o la convención colectiva y si existe la obligación de negociarlas.

Al respecto debe aclararse, que en la fecha en que la UCOC presentó su solicitud de negociación ante la ACP, el 28 de febrero de 2019, todavía no se había implementado el cambio anunciado en la carta del 15 de febrero de 2019. (f.7).

Lo anterior es importante para efectos de establecer que los argumentos presentados por la UCOC ante la ACP en la nota de UCOC-052-2019, fueron dirigidos a procurar una negociación de aspectos negociables del cambio anunciado, antes que el mismo fuera efectivamente implementado por la ACP. Este cambio se hizo efectivo el 25 de abril de 2019, hecho que consta por lo declarado por el perito de la UCOC, capitán Daniel Camazón (f.133), así como por perito de la ACP, capitán Jor-El Vega, quien declaró que se mudaron el jueves de Semana Santa y que el miércoles a las 4 de la tarde empezaron

a operar en el Edificio 1100 en el muelle 45 (f.172). El jueves de Semana Santa fue el día 18 de abril de 2019 y por tanto, el miércoles siguiente, en que dijo comenzaron operaciones en la tarde, fue 24 de abril de 2019. Las fechas señaladas por los peritos de la UCOC y de la ACP, son casi coincidentes y basta para determinar que la solicitud se hizo antes de la implementación de la decisión.

Señalado lo anterior, debe desecharse el argumento de la ACP, en cuanto a que de los artículos 11.01 y 11.03 de la convención colectiva es claro que para solicitar el inicio de una negociación intermedia debe haberse implementado la decisión de la Administración que se cree afectará de manera adversa las condiciones de trabajo de los trabajadores (reverso f.48). Lo anterior, en términos generales, no tiene fundamento normativo, práctico ni sentido acorde a lo planteado en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, que en este caso ha servido de fundamento para solicitar la negociación ante la ACP, dado que esta norma prescribe que las negociaciones entre el RE y la ACP versarán sobre los asuntos allí señalados, entre ellos, *“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 tengan un efecto de poca importancia en las **condiciones de trabajo**. Esta norma legal se refiere a los procedimientos para implementar la decisión y las medidas adecuadas para mitigar la afectación por su implementación, por lo que no es necesario que se haya implementado alguna decisión para solicitar la negociación de los asuntos señalados en la norma. La misma norma convencional citada por la ACP, en la Sección 11.03 en su literal (a) se refiere al “previo aviso” de un cambio que afecte adversamente y en su literal (f) contempla que la última mejor oferta que hubiese sido presentada podrá ser implementada por la ACP, siempre que no se haya llegado a un acuerdo en un término establecido. Esto, evidentemente, dentro del proceso de negociación, lo que resta fundamento al argumento de que procede la solicitud de negociación de impacto e implementación, solamente después de implementada la decisión.

Por tanto, es procedente la solicitud de negociación de un asunto de conformidad con el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, como la hizo la UCOC antes que se implementara la decisión. En este caso en concreto, la solicitud ante la ACP vino como consecuencia de un aviso previo al RE, quien luego de recibir la negativa de la ACP a negociar, recurrió ante la JRL para la solución de la disputa.

La ACP reiteró durante el proceso que mantenía su postura de que el cambio de la estación de reporte del Edificio 14 al Edificio 1100 del muelle 45, ambos en Gatún, no era uno que afectaría adversamente con un efecto de más que de poca importancia, las condiciones de trabajo de los trabajadores de la UN, en este caso, de los capitanes de remolcador que deben reportarse en el sector atlántico. Pero la JRL considera que el asunto sobre el que versa la solicitud de negociación que la UCOC hizo a la ACP, es de aquellos que, de conformidad con el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, en este caso, en su numeral 2, es susceptible de una negociación intermedia y por ello, la nota de 15 de febrero de 2019, en las condiciones en las que se expidió, sí correspondía al aviso previo al RE, con el que la ACP efectivamente dio inicio al proceso de negociación conforme lo establece la convención colectiva celebrada entre las partes en la Sección 11.03 (a) citada por ambas en el proceso, de conformidad con lo establecido en la Sección 11.01.

En la carta de 15 de febrero de 2019 (f.7), el Gerente de Recursos de Tránsito, ingeniero Rogelio Gordón, informó a la UCOC, la decisión de la Administración de reubicar, a finales de febrero, la estación de reporte permanente de los trabajadores de la UN en NTRR-A listados en el adjunto, del Edificio 14 de Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún. En dicha nota se señaló que estos *“mantendrán el mismo horario y condiciones de trabajo similares a las que mantienen actualmente”*, y se estableció al final un término para hacer llegar comentarios o preguntas a *“esta notificación”*, agradeciendo dar una respuesta *“a más tardar el 22 de febrero de 2019”*, o sea, a los siete días calendario de la notificación. Ello coincide con lo establecido en la Sección 13.03 (a) de la convención colectiva.

Ante la negativa de la ACP, en su escrito de contestación, de que este fuera el sentido y propósito de la notificación señalada, se opone la prueba de la nota que el ingeniero Gorgón remitió a la UCOC el 27 de febrero de 2019 (f.11), respondiendo al aviso del RE

de querer iniciar una negociación intermedia por cambios que afectarían adversamente a su membresía (f.10). En esta segunda nota el Gerente de Recursos de Tránsito le responde al Secretario General de la UCOC, que:

“Me refiero a su nota con código UCOC-045-2019...

**En su nota, usted indica que en un plazo no mayor de siete (7) días, contados a partir de la fecha de recibo de esta nota, estará haciendo llegar sus propuestas de negociación al respecto.**

**Nos mantenemos pendientes de sus propuestas. En este sentido, para brindarle mayor información acerca de las instalaciones, se le invita a una visita al edificio 1100 del muelle 45, Gatún, el 27 de febrero de 2019 a las 0900 horas-**

Le agradecemos confirmar... de modo que podamos realizar las coordinaciones correspondientes.” (f.11. Negrilla de la JRL)

En la primera nota la Administración indicó el motivo de su envío a la UCOC. Para la JRL no hay dudas de su motivación al observarse que, en la respuesta a la segunda nota, la ACP hace referencia al aviso de la UCOC de su deseo de negociar y de estar pendiente de sus propuestas. Las notas en conjunto son prueba preponderante de esta intención de dar aviso previo al RE y de escuchar las propuestas conforme a la convención colectiva. El aviso previo a un cambio producto de una decisión de la Administración, en términos generales, no necesariamente implica que la ACP considera que el cambio afectará adversamente, con un efecto de más que de poca importancia las condiciones de trabajo de los trabajadores de la UN a los que aplica la decisión, pero sí que le está dando la oportunidad al RE de que, si considera que sí lo hará, pueda manifestarlo. En este caso en particular, con el aviso previo, el RE podía optar por pedir más información sobre el cambio con el fin de contestar, no mostrar interés en negociar el asunto o pedir negociar y esto fue lo que hizo.

En el proceso hay pruebas de otras actuaciones de la ACP, que, con las señaladas, corroboran su intención sobre el inicio de un proceso de negociación intermedia para que el RE manifestara lo concerniente a la decisión de mudar la estación de reporte, por ello, le dio siete días para contestar, le dijo que esperaba recibir sus propuestas, y accedió, al menos a una de las presentadas, señalando en cuanto a otra, su compromiso de procurar recursos como medida de mitigación.

No fue sino después que la UCOC le remitió la nota UCOC-052-2019 de 28 de febrero de 2019 con sus propuestas específicas (fs.12 a17) y una posterior señalando que no había recibido respuesta de él (f.18), que el ingeniero Gordón contestó en nota enviada al RE el 25 de marzo de 2019 (fs.20 a 21) así: *“el traslado de la estación de reporte de los capitanes que laboran en la sección de Remolcadores en el Distrito Norte no afectará a los trabajadores, por lo que no hay fundamento para la negociación que había solicitado usted anteriormente.”* (f.21). No obstante, a juicio de la JRL esta manifestación es contradictoria con las anteriores, tal como la de aceptar que se procurasen los recursos de transporte y alternativas para que los relevos de los capitanes de remolcador se hicieran con la menor demora posible. También se manifestó en dicha correspondencia, en cuanto al mérito de la propuesta de la UCOC, consistente en la construcción de un techo hacia el muelle, que *“Con respecto a su solicitud de área techada, esta será provista tan pronto se tenga disponibilidad para el uso del muelle.”* (f.21)

Y estos aspectos, sobre la mudanza y la forma de minimizar sus efectos adversos en los relevos de los capitanes de remolcador, siguieron siendo discutidos por las partes al margen de un proceso formal de negociación intermedia, y así lo ha corroborado la JRL de la declaración jurada del propio ingeniero Gordón, cuando al testificar sobre algunos de los temas que la UCOC pidió negociar, señaló que se conversó sobre coordinaciones para vías alternas en caso del cierre de la compuerta norte por paso de buques (f.188); que el tema de la fatiga fue presentado por la UCOC, pero no fue discutido, ya que no era tema *per se* de la mudanza, al considerar la ACP que esta no afectaba en nada el tiempo de exposición de los capitanes; que se puso por escrito en una carta que el techo alero iba a ser parte del contrato de mejoras del muelle y que se iba a construir (f.191) y se refirió a lo solicitado negociar por la UCOC así:

“De lo que me acuerdo de la propuesta, sí **se hablaba de algunas variables que podrían extender el tiempo de trabajo** de ustedes, un tiempo de exposición, y de allí fue que nació la idea de hacer la reunión que se hizo el ocho de marzo para precisamente **para aclarar esos puntos y explicar de qué manera íbamos a mitigar con el tema de lanchas, con carro, etc.** Así que hubo eso pero también simultáneamente se decidió entonces hacer esa reunión del ocho para ampliar la explicación y aclarar lo que habían manifestado ustedes en su propuesta.

...

Entonces el otro problema es de la hora de relevo. A la hora de relevo si no hay lanchas, se demora el relevo. Si el carro no está justo a tiempo, se demora el relevo y si la esclusa está bloqueada se demora el relevo. Entonces, qué hicimos nosotros, aumentamos la cantidad de lanchas, mejoramos el servicio de transporte terrestre y acordamos con esclusas poder utilizar la puerta norte o la puerta sur para minimizar el tiempo de espera. Entonces, todo eso fue lo que en su momento cuando nos reunimos con UCOC, específicamente en la reunión del ocho de marzo y del dos de abril, se discutió con ellos que esa era la **medida de mitigación** que se iba a hacer durante ese período. (f.194)

...” (fs.193 a 194. La negrilla es de la JRL)

El capitán Max Newman, testigo por la ACP de la naturaleza de las conversaciones en las reuniones antes de implementar el cambio, al ser preguntado si los capitanes habían hecho algún comentario en relación con la mudanza al Edificio 1100, contestó:

“Bueno, por supuesto que sí. Durante estas reuniones, pues no solo nosotros le presentamos a ellos lo que era la finalización de toda la construcción de la infraestructura y que básicamente estamos coordinando con ellos el tema de la mudanza, **inclusive recuerdo que hicimos visitas de campo a la instalación antes de cualquier cosa para que ellos pudieran observar lo que era la instalación en sí mismo y de allí comenzar a abrir el compás para conversaciones de lo que comúnmente llamamos como impacto de implementación.** Entonces, en las reuniones posteriores sí se mencionaron aspectos que se podían atender desde la perspectiva de ellos. Recuerdo que mencionaban cosas como transporte Panamá-Colón, mencionaban cosas como disponibilidad exclusiva de recursos para las necesidades logísticas de ellos, es decir traslado a remolcadores que tengan operaciones a la estación de reporte y viceversa, mencionaban cosas como el deseo o la necesidad pues de que hubiese un sector techado para cuando en la eventualidad se ponía en servicio la parte del muelle que está contiguo al edificio 1100, pues al tener que trasladarse de la infraestructura hacia el remolcador pues hubiera un lugar techado, dado que en Colón hay bastante. Y aspectos como eso era lo que básicamente recuerdo que se mencionaban en esa reunión. (f.198. La negrilla es de la JRL)

Para la JRL, el hecho de que la mudanza tuviera aspectos positivos y representara mejoras en algunos temas, no significa que no pudiera también tener efectos adversos a otras de las condiciones de trabajo de los trabajadores de la UN que los afectara de más que de poca importancia y que ameritara, en dichos temas, una negociación intermedia como lo prescribe el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, siguiendo el procedimiento establecido por las partes para ello en su convención colectiva. Esas son las reglas que deben respetarse durante su vigencia. Además, aun si en las reuniones solicitadas por la ACP para brindarle voluntariamente información del asunto a los representantes de la UCOC, estos hubieran manifestado su conformidad con algunos aspectos de la mudanza, lo que no quedó acreditado en el proceso, igual ello no es prueba de que la UCOC había desistido de su intención y solicitud formal de negociar conforme al numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP.

La JRL es del criterio que estas discusiones debieron darse en un proceso de negociación intermedia y no informalmente en reuniones e intercambio de notas, ya que siendo razonablemente previsible que la mudanza de la estación de reporte, por las razones que más adelante se explicarán, era un asunto que podría traer afectaciones adversas con efectos de más que de poca importancia a los trabajadores de la UN, no bastaba con notificarlo y reunirse con el RE sin seguir el procedimiento convencional, sino que correspondía a la ACP revisar las propuestas específicas presentadas por la UCOC, determinar si estas eran negociables y si lo eran, reunirse en la mesa de negociación para discutir las aceptándolas o negándolas, por no ser obligación de ninguna de las partes

aceptar propuestas de la contraria, como bien lo señaló la ACP en su contestación al citar la Sección 11.05 de la convención colectiva y el artículo 71 del RRL. (reverso f.48).

La JRL ya señaló que considera que la decisión anunciada por la ACP a la UCOC, del cambio de la estación de reporte del Edificio 14 al Edificio 1100 del muelle 45 en Gatún, afecta adversamente con un efecto de más que de poca importancia las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador de NTRR-A, específicamente en lo que respecta al lugar o sitio donde prestan sus servicios al iniciar y al terminar su jornada de trabajo y al tiempo de prestación del servicio, y a continuación valorará las constancias en el expediente que la llevan a esta conclusión.

Si bien no hay un único documento que pueda ser denominado contrato individual de trabajo, ello no equivale a que los capitanes de remolcador no tienen contrato de trabajo, ya que este lo integran no solo la acción de personal notificada a cada uno con la constancia del lugar, horario, salario y otras condiciones de la prestación del servicio, sino también sus descripciones de puesto, el contrato colectivo de la UN a la que pertenecen, y las demás condiciones que les sean aplicables y que han sido establecidas en otras normas e instrumentos que rigen las relaciones laborales del Canal de Panamá.

Consta en las acciones de personal presentadas como pruebas por la UCOC en la etapa probatoria de la audiencia (fs.75 y 77), fechadas respectivamente 2010 y 2011, que los trabajadores Daniel Camazón y Manuel Ceballos, son capitanes de remolcador FE.00.15, y que la ubicación del departamento donde laboran está en el Atlántico, en el edificio/área geográfica Edificio 14 de Gatún. Estos documentos son válidos para mostrar dichas condiciones del trabajo, pero el hecho relativo al lugar donde trabajan los capitanes de remolcador, a los que hace referencia este caso, específicamente Gatún donde se encuentra su estación de reporte, fue aceptado por la ACP, por lo que no es un hecho controvertido sujeto a prueba, así como tampoco lo es que la decisión de la ACP se refiere a la mudanza permanente de la estación de reporte del Edificio 14 de Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún. En cambio, sí está sujeto a prueba, que ese cambio anunciado, a esta fecha ya implementado, era susceptible de afectar adversamente, con un efecto de más que de poca importancia, las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador que allí se reportan, ya que, a pesar que la ACP dio aviso previo del cambio, ha negado en su contestación y durante el proceso, que el mismo tenga un efecto adverso de más que de poca importancia que amerite negociar las propuestas de la UCOC.

Además, la ACP también argumentó que la UCOC no señaló cuál era la afectación a sus condiciones de empleo y de trabajo. La JRL ha constatado que la UCOC sí lo hizo no solo al anunciar que quería negociar, sino con la presentación de sus propuestas específicas, en la nota UCOC-052-2019 de 28 de febrero de 2019, al indicar que el cambio **de ubicación de la estación de reporte de Gatún afectará adversamente las horas de salida y añadirá más horas de sobre tiempo y le restará horas de descanso a sus agremiados, lo que incidirá en más fatiga y afectará las condiciones de trabajo, ya que estarán sometidos a un mayor número de horas de trabajo.** (fs.12 a 15.).

Las propuestas de negociación estuvieron precedidas de una comprensiva explicación de por qué la UCOC consideró que el cambio afectaría adversamente a los trabajadores de la UN; específicamente sobre las condiciones de trabajo que dijo, se verían adversamente afectadas por el cambio de estación de reporte, del cual señaló que **afectaría directamente las horas que los trabajadores estarían laborando, porque los relevos en Gatún y Davis ya no se harían en el tiempo acostumbrado y las jornadas serían más largas al tener que esperar un relevo, lo que explicó, afectaría adversamente las horas de salida, añadiría más horas de sobretiempo y le restaría horas de descanso a los trabajadores produciéndoles más fatiga.** También explicó que la mayoría de los miembros de la UN que se reportarían al Edificio 1100, deben trasladarse de las provincias de Panamá o Panamá Oeste hasta Colón y viceversa, porque su lugar de residencia no es en Colón y que este traslado les restaría un promedio de tres horas diarias de descanso, acumulándose a la fatiga diaria, y concluyó que el cambio afectaría las condiciones de trabajo de los trabajadores que se someterían a más horas de trabajo.

Esta detallada explicación de lo que la UCOC aduce que son las afectaciones adversas que consideró se producirían con la decisión de la Administración, fue hecha en el mismo documento donde se presentaron las propuestas, y no ha encontrado la JRL norma alguna que señale que debía hacerlo antes ni la ACP citó alguna que lo estipule.

Aun así, la UCOC también identificó ante la ACP, dentro del término de siete días calendario señalados en la convención colectiva, en qué consistía la afectación y su deseo de negociar, explicando que el **“cambio de estación de reporte afectará directamente las horas que nuestros miembros estarán laborando en específico las horas de salida”**, señaló que presentaría sus propuestas en un tiempo no mayor de siete días calendarios contados a partir de la comunicación e invocó la Sección 11.03 (a) y (b) (f.10) que permite al RE presentar propuestas tan pronto le sea práctico sin exceder los siete días calendario posteriores a la fecha de su solicitud para negociar, lo que prueba a la JRL que cumplió con los requisitos convencionales para anunciar y proponer. Así consta en el expediente y lo aceptó el ingeniero Gordón en la audiencia, al serle preguntado sobre el cumplimiento del término al contestar:

“Sí. Nosotros mandamos la notificación del 15, el 21 recibimos una nota de ustedes diciendo que iban a mandar algo en el término de siete días y en siete días mandaron una propuesta.” (f.193)

Ahora le corresponde a la JRL atender el argumento de la ACP que se refiere a que, con posterioridad a la presentación de sus propuestas, la UCOC hizo cambios a lo que solicitó originalmente, y pidió negociar los procedimientos que se utilicen para implementar la decisión de la Administración de cambiar la estación de reporte. Al respecto, le asiste razón a la ACP en que, luego de presentadas las propuestas iniciales, remitió otras solicitudes, y así se observa en la nota UCOC-070-2019 de 20 de marzo de 2019 (f.22) y en la de 10 de abril de 2019 (fs.28 a 33), por lo que, son solicitudes de negociación extemporáneas, que no serán consideradas en el análisis de la JRL en el presente proceso NEG-05/19.

Las propuestas presentadas por la UCOC dentro del término señalado en la convención colectiva con fundamento en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, se refieren al impacto de la decisión y a medidas adecuadas aplicables al trabajador afectado adversamente con un efecto de más que de poca importancia, para mitigar el efecto del cambio. Estas propuestas específicas son:

**“Traslado Panamá – Colón y Viceversa:**

1. La Autoridad del Canal de Panamá [sic] Proveerá transporte terrestre desde punto de encuentro en Panamá hasta el Edificio 1100 del muelle 45 y viceversa a todos los miembros de la unidad negociadora UCOC que residan en una provincia distinta a la de Colón y que su estación de reporte sea el Edificio 1100 del muelle 45.
2. El punto de encuentro será el Edificio 6000 Alto de Jesús.
3. La Autoridad del Canal de Panamá proveerá autos [sic] trans-istimicos para trasladar a los miembros de UCOC a su estación e reporte.
4. El número máximo de personas que podrán ser trasladados en un auto [sic] trans-istmico será de 3 personas.
5. El tiempo de partida de los autos transístmicos será de una hora previa al inicio de la jornada de los miembros de UCOC. Esto incluye cuando se les llama en sobretiempo para entrar previo a las horas establecidas en los horarios semanales.
6. Luego de que se [sic] efectuó el relevo en el Distrito norte los miembros de la unidad negociadora esperarán un máximo de 10 min para que el auto [sic] transitico emprenda el viaje de regreso al Edificio 6000 de Altos de Jesús. Si el auto se excede de 15 minutos el tiempo de espera se contará como sobretiempo hasta que el auto emprenda marcha [sic] a el Edificio 6000. Este tiempo no será contado como Tiempo Operativo de Relevó.
7. No habrá [sic] Cambios en la hora de entrada de los miembros de UCOC y los tiempos de traslado del punto de encuentro del Edif. 1100 y viceversa al completarse la jornada no se contarán como tiempo regular o sobretiempo a menos que se exceda del tiempo de espera de 15 min como lo estipula el punto 6 de esta propuesta.
8. El seguro privado que provee la Autoridad del Canal de Panamá a los trabajadores deberá cubrir cualquier emergencia o acontecimiento de salud ocurrido durante el traslado.
9. Proponemos establecer los tiempos de relevos estándar.

**Disponibilidad de Lanchas Para Relevo de Remolcadores.**

1. La Autoridad del Canal de Panamá tendrá [sic] disponible lanchas a las horas de los relevos de uso exclusivo de los miembros de la unidad negociadora para hacer un [sic] relevos rápidos y eficientes.
2. La Autoridad del Canal de Panamá proveerá:
  - 2 lanchas en el Lago Gatún a las horas 0000, 0800, 1600.
  - 1 lancha en el Lago Gatún a las 1300
  - 2 lanchas en Davis a las horas 0000, 0800, 16000.
  - 1 lancha en Davis 1300
3. Se asignará un máximo de 2 tripulaciones de remolcador por lancha y que ambas tripulaciones se dirijan a remolcadores que estén asistiendo el mismo buque.

**Edificación.**

1. La Autoridad del Canal de Panamá. [sic] Construirá techo para minimizar la exposición a la inclemencia del tiempo desde el edificio principal, Edif. 1100 del muelle 45 hasta y sobre el muelle de concreto frente al Edif.1100. El techo también deberá estar instalado en la escala o rampa que lleva al muelle flotante que se [sic] instalara.

Estas medidas propuestas son para mitigar el impacto adverso que tendrá el traslado de la estación de reporte de los miembros de UCOC en el distrito norte.” (fs.15 a 17)

Con la finalidad de establecer la afectación adversa con efectos de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcador como consecuencia de la decisión de mudar la estación de reporte de un sitio a otro en Gatún, y a su vez examinar la negociabilidad de las propuestas y si la ACP está obligada a negociarlas, la JRL debe referirse a las pruebas de declaraciones periciales y a los documentos a los que se refiere una de ellas.

Sobre las bitácoras de las que el perito Camazón, concluyó los porcentajes de incremento del sobretiempo desde que se implementó el cambio de la estación de reporte, la JRL observa que dichos documentos no logran demostrar que los sobretiempos obedecen directamente a dicho cambio, ya que antes también había sobretiempos y en las bitácoras no se hace una explicación detallada de las razones por las que se prolongó el trabajo acabada la jornada regular, tampoco explica ni desglosa el sobretiempo que ahora paga la ACP no solo mientras el capitán está en el remolcador, sino cuando está de regreso a la estación de reporte; esto por la asociación que hizo del incremento de estas horas con la fatiga. En los casos en que se indica en las bitácoras el sobretiempo por falta de relevo, la JRL no puede asumir que el capitán no llegó a tiempo al relevo por causa del tiempo adicional de trayecto que se debe recorrer por la mudanza de la estación de reporte. Además, el documento impreso que tienen la sumatoria de los sobretiempos diarios, omite los datos de los cuarenta y nueve días inmediatamente anteriores a la mudanza, porque pasa del 8 de marzo de 2019 (f.85) directamente al 25 de abril de 2019 (f.86) y luego los días están corridos hasta el 7 de mayo de 2019 (fs.86 a 98). Esto no permite a la JRL extraer de estos documentos una conclusión sobre lo que pretendía probarse con los mismos sobre la incidencia de la mudanza en las horas extraordinarias, menos aún de la fatiga como consecuencia de esta.

Los datos estadísticos a los que se refirió el perito y que señaló extraídos de esas bitácoras, no fueron lo suficientemente claros para explicar un incremento de los tiempos de relevo y la causa del sobretiempo como consecuencia de la mudanza de la estación de reporte. Así explicó su conclusión de los datos de sobretiempo:

“Hay un aumento en los relevos de menos de una hora, o sea, la implementación del muelle 45 se hizo el 25 de abril, antes del 25 de abril arrojaba que los relevos, lo máximo el 45 por ciento de los relevos se hacían en menos de una hora. Ahora la mayoría de los relevos es del 75 por ciento a 100 por ciento, son más de una hora.” (f.133)

...

Estamos hablando de un 55 por ciento más de lo que se disparaba.” (f.148)

Este pago por sobretiempo de ese trayecto es un factor que debe haber influido en el registro, y que no fue explicado por el perito, quién dijo sí están incluidos en su estudio:

**CARLOS ROSAS:** Usted contestó que el trayecto del edificio de Gatún hasta el 1100 se hace [sic] sobretiempo, ¿eso es siempre sobretiempo o puede aseverar que siempre es sobretiempo? ¿ya cumplió las ocho horas?

[sic] **DANEL CAMAZÓN:** Ok. Después que usted cumple sus ocho horas de trabajo, es que siempre ha sido pagado, o sea todo lo que es después de las ocho siempre ha sido pagado. No es que es ahora por el muelle 45. Siempre que usted trabaja después de más de ocho horas, usted cobra sobretiempo. Desde los cuatro minutos en adelante ya usted está cobrando.

**CARLOS ROSAS:** ¿Eso es parte del estudio de los cuadros que presentaron como pruebas?

... ¿Y eso es parte del estudio que hizo usted?

**DANIEL CAMAZÓN:** Claro. Eso está allí.” (f.148)

En cuanto a la acreditación en el proceso de cómo se hacían los relevos de los capitanes de remolcador en el sector Atlántico antes de la mudanza de la estación de reporte y como debían hacerse con su mudanza, la JRL analizó las explicaciones que le brindaron los peritos de la UCOC y de la ACP, así como los testigos, ingeniero Gordón y capitanes Newman, Muor, Taylor y Marquínez lo explicaron a la JRL.

Específicamente el perito, capitán Daniel Camazón, quien laboró en el sector Atlántico, explicó sobre el recorrido para hacer los relevos, antes y después de la mudanza de la estación de reporte (fs.130 a 150), y señaló que, ahora, en vez de abordar inmediatamente el remolcador para relevar al capitán saliente, el capitán que llega a reportarse al Edificio 1100, toma un carro y tiene que cruzar la Esclusa de Agua Clara para poder llegar al Edificio 14, y que le toma **“alrededor de 15 minutos si todo está disponible”**, pero que, se puede extender mucho más si hay un barco pasando, entrando o saliendo, que, en el mejor de los casos, entre el tiempo que se reporta el capitán, coge el carro y todo lo demás, son alrededor de 35 a 40 minutos. (fs.131 y 132)

Preguntado cuánto demora el trayecto con un barco y cómo se hacen los relevos de las lanchas en el lago, de dónde salen a dónde relevan los barcos, dónde pasan los barcos y cómo es la logística, dijo que depende del barco, si hay accidentes y otras cosas; que un barco pesado puede tomar más o menos, solamente para llegar, alrededor de una hora y media a dos horas, una hora y media a una hora y cuarenta y cinco minutos, y que el capitán debe tomar la lancha para hacer el relevo de los capitanes que están a bordo; que si hay cinco o seis remolcadores en el área de anclaje, todos esos capitanes se reportan en un mismo turno en el muelle 45 y que la situación que se está dando, es que no hay recurso, por lo que, si llegan en 35 o 45 minutos a tomar una lancha, pero hay una sola disponible para hacer seis relevos de capitanes con sus tripulaciones, puede tomarle relevar 45 minutos después de la hora de entrada, y concluyó que **“Hay un tema de recurso que está afectando y está exponiendo más tiempo al capitán.”** (f.132).

Sobre aumento del tiempo de llegada para el relevo por el tráfico de los neopanamax, explicó que **el tema de la maniobra hacia adentro le puede demorar fácilmente unos 45 minutos a una hora** (f.133) y sobre cómo eran los relevos en Gatún y en Davis antes de la mudanza, explicó las diferentes posibilidades de relevo y los tiempos estimados para movilización de los capitanes de remolcador de un sitio a otro (fs.134 y 135).

Y preguntado por la ACP de cómo eran los relevos antes y después contestó:

“Anteriormente usted llegaba y se reportaba su hora de entrada a la hora que fuera, allí mismo usted pedía, entraba a la oficina hacía lo que necesitaba para ver qué tipo de trabajo iba a tener y de allí entonces si el remolcador no estaba en el muelle de Gatún, usted pedía una lancha. Y de allí ya fue que está en cualquier lado del anclaje, usted iba si había disponibilidad, salía y buscaba el remolcador. El punto de encuentro..., es bien importante que lo sepas de que el punto de encuentro para los buques de nosotros con los barcos es la boya 11 y nosotros tenemos que estar como capitanes, tiene que estar en esa posición acá; y si es para los neos la posición es mucho más al sur.

...Mi hora de entrada sigue siendo la misma que cuando yo me reportaba acá 00, 08, 16, independientemente de la hora, usted llega a hacer lo mismo que hacía aquí,

saca ahora sus hojas, le toma alrededor de 10 minutos y ahora ese tiempo que antes usted venía aquí mismo y hacía un relevo aquí mismo, podía hacerla aquí mismo en el muelle, si era afuera, bueno, igual ahora usted viene acá y le toma, si es expedito, alrededor de 15 minutos, 20 minutos, desde allá hasta acá. ...Pero si llegas ya con este tiempo desde acá 8:35, lo más posible que ese barco ya entró en una posición donde va a poner al capitán a que haga ese esclusaje y lo más posible es que ya no va a ser un relevo de 40 minutos desde aquí si hubiese sido la estación de reporte actual, o sea, a las 8:00 de la mañana aquí, porque ya no es 8:00 de la mañana aquí. Ahora usted ...está aquí a las 8:40, si es expedito. Si no es expedito, simplemente el capitán que va a bajar simplemente va tener que ir a hacer su esclusaje.” (fs.145 y 146)

Mientras que el perito, capitán Jor-El Vega (fs.166 a 185), narró ambos escenarios, antes y después de la mudanza de la estación de reporte:

“...Ellos, todo el personal, venía de Panamá cogía hacia la compuerta número siete y ocho y pasaba hacia Gatún. ...para entonces nosotros transportar al personal adonde tengan que ir a hacer el relevo y regresar a su estación de reporte... Entonces, ellos tienen que esperar en Agua Clara aquí porque a veces no había doble paso sino un solo paso. ...También el personal saliente y entrante a todas las áreas de trabajo de la ACP en la isla, si se le puede decir, tienen que esperar para cruzar, lo mismo los capitanes tenían que esperar para cruzar en sus vehículos o en los jitney. Cuando ya cruzábamos, entonces venían a la estación de reporte, o sea, los diferentes turnos, y entonces allí se reportaban, hacia el puente, recibían su información y se les decía a dónde tenían que ir, dónde iba a ser el relevo y de la estación de reporte, si el relevo era en Gatún por muelle se hacía aquí mismo en el muelle. Si era por lancha allí mismo caminaban hacia el espacio de lancha y dependiendo si había lancha de una vez lo mandaban porque le decían cuanto tiempo tenían que esperar. Si había que ir a Davis a hacer relevos por lancha o por muelle, agarraban los jitney y bajaban corrían para aquí, entonces se iban directamente ... Una vez se baja la tripulación saliente, la tripulación que estaba ya para irse a su casa, el capitán y su tripulación se suben en el jitney; el jitney los trae de regreso hasta Gatún y allí termina la asignación del capitán entregando su bitácora. Y entonces el capitán si tenía su vehículo en la sección de Gatún, entonces se dirigía hacia la Esclusa de Agua Clara a esperar que pudiera cruzar, si había barco cruzando, hay que ver si estaba entrando o si estaba saliendo, y eso cuando estaba en operación ya la esclusa. ... Empezó la operación de las esclusas, entonces igual no nos habíamos mudado de aquí. Entonces el jitney para retirarse para llevar el personal a Colón de regreso a su punto de encuentro, ...igual había que esperar a que nos dieran paso; si no había oportunidad de cruzar por debajo, por la razón que sea, había que esperar, había que ver **si el barco se iba subiendo o si iba bajando, la diferencia es cuando va bajando la espera es como de 30 minutos a 40 minutos, ...**

Muchos barcos, muchos pilotos cuando vienen por aquí la compuerta se la van abriendo, depende de las operaciones de la esclusa, entonces esa operación de espera aquí, **si viene subiendo, si viene sur, puede tomar entre 50 a 60 minutos...** En varios momentos, en varias instancias había doble esclusaje uno arriba y otro abajo, y eso es un total caos para todo el mundo... Y de allí entonces cruzaban y se iban recto entonces para los jitney camino a su estación de reporte y en el camino dejaban a los empleados donde les había recogido... Cuando se baja la tripulación, igual tienen que hacer el mismo recorrido hacia acá, si hay un barco pasando, igual tienen que esperar, y eso es si va subiendo, si va sur, o si va bajando, va norte, pero igual hay que esperar. Los jitney si no hay barcos, ellos cruzan inmediatamente y pasan hasta acá. Este recorrido es en tiempo oficial. Antes no era tiempo oficial, porque ahora como estamos acá usted entrega su bitácora en la estación de reporte en el muelle 47, edificio 1100. Allí es donde termina la jornada del capitán. El capitán recoge su vehículo y se regresa a su hogar o al destino donde tenga que ir. Ese es el trayecto ahora... La diferencia es que antes, una vez el capitán entregaba su bitácora en edificio 14, el recorrido hacia la esclusa era en su tiempo, porque él ya se retiraba a su casa. Ahora que está en este lado, de aquí es que se retira para su casa pero no hay que cruzar. (fs.166 a 168. Lo resaltado es de la JRL)

A continuación, la JRL presenta el análisis comparativo de la actividad de los capitanes de remolcador de NTRR-A dependiendo de la estación a la que deben reportarse al iniciar su jornada laboral.

En referencia a la estación de reporte ubicada en el Edificio 14 de Gatún, de las declaraciones de los peritos y testigos, la JRL observa que un día típico de un capitán de remolcador de NTRR-A inicia con el trayecto en su tiempo y por sus propios medios hacia la estación de reporte en el Edificio 14 de Gatún, lo que implica que para aproximarse debe cruzar por el paso vehicular de las compuertas de la Esclusa de Agua Clara u otro camino alternativo, pasos que permanecen cerrados si hay un buque en tránsito hasta que pasa el buque, lo que obliga al capitán de remolcador a esperar en el vehículo el tiempo que dure el tránsito del buque, luego cruza y llega al Edificio 14, se reporta a la hora de inicio de su turno, de 0000 a 0800 o de 0800 a 1600 o de 1600 a 0000, recoge su asignación de trabajo del día y directamente aborda el remolcador en el muelle del Edificio 14, donde releva al capitán saliente o va al despacho de lanchas, donde si no hay una disponible, espera la lancha que lo lleve hasta el remolcador donde releva al capitán saliente. También ocurre, dependiendo de la asignación, que al reportarse en el Edificio 14, recoge su asignación y deba abordar un jitney (automóvil oficial de la ACP con conductor), que lo lleva hasta Davis, donde aborda inmediatamente el remolcador si está en el muelle, o toma una lancha, y si no hay una lancha disponible, espera una que lo lleve hasta donde el remolcador donde releva al capitán saliente. Por su parte, el capitán saliente, una vez relevado, se baja del remolcador en el muelle contiguo al Edificio 14 de Gatún, si es el lugar donde está el remolcador al momento del relevo, o toma una lancha en donde sea que se encuentre el remolcador del que fue relevado que lo lleva hasta el sitio de despacho de lanchas del Edificio 14. Si el capitán de remolcador saliente es relevado en el remolcador en el muelle de Davis, aborda el jitney que lo lleva de regreso hasta el Edificio 14, donde entrega su bitácora y cierra su tiempo para emprender en vía contraria el trayecto, en su tiempo personal y por sus propios medios, pasa la Esclusa de Agua Clara hacia el otro lado, y si hay un buque en tránsito, el camino está cerrado hasta que pasa el buque, lo que obliga al capitán saliente a esperar en el vehículo el tiempo que demore y cruza para irse del área hacia donde desee ir.

En referencia a la estación de reporte en el Edificio 1100 del muelle 45 en Gatún, un día típico de un capitán de remolcador de NTRR-A inicia con el trayecto en su tiempo y por sus propios medios hacia su estación de reporte en el Edificio 1100 del muelle 45 en Gatún, y sin que requiera cruzar ninguna compuerta o camino alternativo de la Esclusa de Agua Clara, llega al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, se reporta a la hora de inicio de su turno, de 0000 a 0800 o de 0800 a 1600 o de 1600 a 0000, recoge su asignación de trabajo del día y aborda un jitney hacia el Edificio 14 de Gatún, lo que implica que debe cruzar por el paso vehicular de las compuertas de la Esclusa de Agua Clara u otro paso alternativo, que permanecen cerrados si hay un buque en tránsito, lo que obliga al capitán de remolcador a esperar en el jitney por el tiempo que dure el barco en pasar, luego cruza y llega al Edificio 14, donde directamente aborda el remolcador en el muelle y releva al capitán saliente o va al despacho de lanchas y aborda una, si no hay una lancha disponible espera una que lo lleve hasta el remolcador donde releva al capitán saliente. También ocurre, dependiendo de la asignación, que al reportarse en el Edificio 1100 y recoger su asignación, deba abordar un jitney que lo lleva hasta Davis, donde aborda inmediatamente el remolcador si está en el muelle o va al despacho de lanchas y aborda una, si no hay una lancha disponible, espera una que lo lleve hasta el remolcador donde releva al capitán saliente. Por su parte, el capitán saliente una vez relevado, se baja del remolcador en el muelle contiguo al Edificio 14 de Gatún, si es el lugar donde está el remolcador al momento del relevo, o toma una lancha en donde sea que se encuentre el remolcador del que fue relevado, que lo lleva hasta el muelle de lanchas del Edificio 14. También ocurre, que puede ser relevado del remolcador en el muelle de Davis. En ambos casos, (en el Edificio 14 o en Davis) debe abordar un jitney que lo lleva de regreso hasta el Edificio 1100, y si durante el trayecto el jitney se encuentra el camino cerrado por el paso de un buque por la esclusa, el capitán de remolcador saliente debe esperar dentro del jitney hasta que pasa el buque y reabren el camino hacia el Edificio 1100, donde entrega su bitácora y cierra su tiempo oficial para retirarse del área en su tiempo personal y por sus propios medios hacia donde desee ir.

De lo declarado por los peritos y las experiencias relatadas por los testigos, la JRL concluye que los tiempos aproximados del trayecto que hace el vehículo, para cruzar la Esclusa de Agua Clara de un lado al otro, del área aislada donde está el Edificio 14 de Gatún (también de ese lado esta Davis), oscilan entre:

- 10 a 15 minutos de trayecto si el paso es expedito y no hay buque en tránsito,
- 30 a 40 minutos de espera en el jitney detenido, si hay buque en tránsito norte/bajando/saliendo,
- 45 a 60 minutos de espera en el jitney detenido, si hay buque en tránsito sur/subiendo/entrando.

De lo anterior, se observa que al trayecto que se hace, en el mejor de los casos no es menor a 10 minutos, a ese tiempo del trayecto hay que sumarle al menos 30 minutos de espera en el vehículo detenido cuando hay un buque bajando, o sumarle, al menos 45 minutos de espera en el vehículo detenido cuando hay un buque subiendo.

La suma del trayecto de 10 minutos más los 30 minutos de espera si el buque baja, resulta en un tiempo de **trayecto de no menos de 40 minutos adicionales al tiempo que sea que le tomaba antes de la mudanza al capitán de remolcador entrante llegar al remolcador a relevar al capitán saliente.** Mientras que el trayecto de al menos 10 minutos más un tiempo de espera de 45 minutos mientras el buque pasa subiendo, resulta en un trayecto de no menos de 55 minutos adicionales al tiempo que ya le tomaba antes llegar a relevar. Esto sin considerar la sumatoria de los posibles y muy probables tiempos máximos según los datos proporcionados por ambos peritos, el de la UCOC y el de la ACP.

La JRL no tiene dudas de que el tiempo de al menos 10 minutos que el capitán entrante se demora en llegar hasta el remolcador para relevar al saliente, por razón del trayecto que ahora debe hacer por la mudanza de la estación de reporte, se añade al sobretiempo que debe permanecer el capitán saliente, tanto en control del remolcador, como en el trayecto de regreso a la estación de reporte. Incluso podría influir en la falta de relevo a tiempo, que lo imposibilite de bajarse del remolcador y le haga trabajar en el siguiente esclusaje.

Debe resaltarse que no se trata de un simple incremento de al menos 10 o más minutos al tiempo de la jornada regular, ya que, lo que sí se observa de la prueba de las bitácoras proporcionada por la ACP a la UCOC, es que desde antes de implementar el cambio, se daban con frecuencia horas extraordinarias, a las que después de la mudanza se suma el tiempo que demore el relevo como consecuencia del trayecto de la estación de reporte hacia el Edificio 14 en Gatún o a Davis.

El trabajo en exceso de la jornada regular no se mitiga con el pago de horas extraordinarias, este pago tiene una naturaleza indemnizatoria por permanecer el trabajador laborando en lugar de disfrutar su tiempo libre y se paga según lo establecido en la convención colectiva vigente, en este caso, en el artículo 15 denominado "HORAS EXTRAORDINARIAS" y de acuerdo con los reglamentos y demás normas aplicables. Estas horas extraordinarias no son de libre disposición del trabajador, por lo que su pago no es un beneficio o concesión relacionada con el cambio, sino una compensación indemnizatoria, como se dijo, por la disminución de su tiempo personal libre, que aplica en cualquier situación que cause horas extraordinarias, no solo en este caso de la mudanza.

Como se explicó, el asunto es negociable, por enmarcase los hechos del presente caso en lo descrito por el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP. En cuanto a las propuestas específicas, cabe aclarar que, el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, inicia señalando que: "Las negociaciones entre la administración de la Autoridad y cualquier representante exclusivo, **siempre que no entren en conflicto con esta Ley y los reglamentos,** versarán sobre los siguientes asuntos...".

Por tanto, pueden negociarse los asuntos en el enumerado, pero lo propuesto y negociado no puede entrar en conflicto o ser contrario a la Ley y a los reglamentos; y los derechos de la Administración no puedan ser objeto de la negociación, en este caso, lo serán las propuestas que tengan como objetivo mitigar los efectos de la decisión.

La propuesta relativa al **Traslado Panamá – Colón y Viceversa,** se compone a su vez de nueve puntos específicos, de los cuales, ninguno es relativo a mitigar los efectos adversos del cambio de estación de reporte anunciado y luego implementado.

En primer lugar, el lugar de residencia de los capitanes de remolcador asignados a NTRR-A no guarda relación con la decisión de mudar la estación de reporte del Edificio 14

de Gatún al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún. La propuesta no relaciona cómo el transporte de los capitanes de remolcador que no vivan en la provincia de Colón, a pesar de que ese es el lugar de su asignación antes del cambio, mitiga la demora en los tiempos de relevo ni el efecto de esto en la disminución de la disposición de su tiempo personal.

Las negociaciones intermedias de impacto e implementación son para buscar soluciones que mitiguen los efectos adversos. Por tanto, las propuestas deben estar destinadas a disminuir el impacto directo de la decisión, no a eliminarlo ni a procurar condiciones de trabajo diferentes o mejores que las que tenía antes de la decisión o el cambio.

En este caso, antes del anuncio de la decisión de cambiar la estación de reporte del Edificio 14 al Edificio 1100 del muelle 45 de Gatún, ya los capitanes estaban asignados al sector Atlántico, y las mismas pruebas de las acciones personal de los capitanes Ceballos y Camazón muestran que al ser contratados, su asignación fue en el sector Atlántico (fs.75 y 77). Esto lo corroboró el ingeniero Gordón en sus declaraciones, cuando señaló que “*la contratación de capitanes de remolcadores es en Colón*” (f.191). Por lo que, tal como lo señaló el representante de la UCOC en varias ocasiones al objetar las preguntas de la apoderada especial de la ACP dirigidas a determinar de dónde y cómo llegaban a la estación de reporte antes y después del cambio, eran irrelevantes, porque esas eran las condiciones laborales adonde está asignado y ese era tiempo del capitán (fs.135 a 137).

En este mismo sentido no hay relevancia o relación de ninguno de los nueve puntos de la propuesta Traslado Panamá-Colón y viceversa, con aspectos específicos para mitigar el efecto adverso sobre la extensión de la jornada y las horas extraordinarias que impiden al capitán de remolcador salir en la hora establecida de su jornada regular de trabajo y disfrutar de su tiempo libre. Entre ellos se propone el pago de tiempos de espera como sobretiempo y de un seguro por acontecimientos surgidos del traslado por cuenta de la ACP, sin una relación de este denominado sobretiempo o de los riesgos por el viaje, como resultado del cambio de la estación de reporte.

Por tanto, no es negociable en los términos establecidos en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP la propuesta “Traslado Panamá – Colón y Viceversa” compuesta de 9 puntos, y la ACP no está obligada a negociarla.

La propuesta denominada **Disponibilidad de Lanchas Para Relevo de Remolcadores**, en la que se plantea que la ACP tenga disponibles lanchas a las horas de los relevos de uso exclusivo de los miembros de la UN para hacer relevos rápidos y eficientes, así como la asignación de recursos de transporte, específicamente lanchas, a determinados turnos en distintos puntos geográficos desde donde se movilizan para los relevos, no son contrarias a la Ley ni a los reglamentos y deben ser negociadas por la ACP. No obstante, el punto tres sobre la asignación máxima del número de tripulaciones de remolcador por lancha, se refiere a personal o trabajadores de otras UN que no es la UCOC, y cuyo transporte a sus lugares de trabajo, no pueden ser negociados por una UN que no los representa. Los primeros dos numerales se relacionan con la disponibilidad de recursos de transporte para mitigar la demora en los relevos afectados directamente con la mudanza de la estación de reporte y la ACP está obligada a negociarlos por ser negociables. No obstante, el último numeral plantea la negociación de la movilización de trabajadores de otras UN, sin que la UCOC ostente la representación de los intereses de aquellos, por lo que ese punto de la propuesta es contrario a la Ley Orgánica de la ACP, en los derechos de los trabajadores de ser representados por su RE (numeral 6 del artículo 95) y a los del RE de representar a los trabajadores de su UN (numerales 1, 2 y 3 del artículo 97).

Finalmente, la propuesta denominada **Edificación**, también está relacionada con la mitigación de efectos adversos de la mudanza al Edificio 1100, específicamente para la construcción de un techo desde el Edificio 1100 y sobre el muelle de concreto, para minimizar la exposición de los capitanes de remolcador a las inclemencias del tiempo al proceder a hacer los relevos en el muelle 45. La solicitud de este techo fue acogida por la ACP, en reuniones informativas que tuvo con los representantes de la UCOC y esta aceptación también consta en la nota de 22 de marzo de 2019, en que el ingeniero Gordón se refirió a la solicitud de área techada y dijo a la UCOC que “esta será provista tan pronto se tenga disponibilidad para el uso del muelle” y también lo declaró así ante la JRL durante la audiencia. A la fecha de la resolución de esta solicitud NEG-05/19, a la JRL no le consta si ya se construyó dicho techo y, por tanto, si se sustrajo la materia en cuanto a la negociabilidad de esa propuesta, por lo que, se reconoce que es negociable y

que en caso de que no haya sido construido ya, la ACP está obligada a negociar la propuesta denominada “Edificación”.

Antes de culminar este análisis, la JRL debe señalar que la solicitud especial de la UCOC en el escrito de solicitud de resolución de disputa de negociabilidad, para que la JRL ordenara a la ACP que no implementara el cambio hasta que se resolviera, no es una que encuentre fundamento en las normas aplicables a estos procesos de negociación intermedia, ni en la Ley Orgánica de la ACP o en los reglamentos, sea el RRL o el de procedimiento para la resolución de disputas sobre negociabilidad de la JRL.

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

### **RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar que son negociables y existe el deber de la Autoridad del Canal de Panamá de negociar en una negociación intermedia, de acuerdo con lo establecido en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP y siguiendo el procedimiento del artículo 11 de la convención colectiva vigente a la fecha, las siguientes propuestas específicas de negociación contenidas en la nota UCOC-052-2019 de 28 de febrero de 2019, remitidas por el representante exclusivo de la Unidad Negociadora de los Capitanes de Remolcador al Gerente de Recursos de Tránsito de la Autoridad del Canal de Panamá:

#### **“Disponibilidad de Lanchas Para Relevo de Remolcadores.**

1. La Autoridad del Canal de Panamá tendrá [sic] disponible lanchas a las horas de los relevos de uso exclusivo de los miembros de la unidad negociadora para hacer un [sic] relevos rápidos y eficientes.
2. La Autoridad del Canal de Panamá proveerá:
  - 2 lanchas en el Lago Gatún a las horas 0000, 0800, 1600.
  - 1 lancha en el Lago Gatún a las 1300
  - 2 lanchas en Davis a las horas 0000, 0800, 16000.
  - 1 lancha en Davis 1300” y

#### **“Edificación.**

1. La Autoridad del Canal de Panamá. [sic] Construirá techo para minimizar la exposición a la inclemencia del tiempo desde el edificio principal, Edif. 1100 del muelle 45 hasta y sobre el muelle de concreto frente al Edif.1100. El techo también deberá estar instalado en la escala o rampa que lleva al muelle flotante que se [sic] instalara.”

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Declarar que no son negociables, por ser contrarias a lo establecido en el numeral 2 del artículo 102, al numeral 6 del artículo 95 y a los numerales 1, 2 y 3 del artículo 97 de la Ley Orgánica de la ACP y, por tanto, no tiene la Autoridad del Canal de Panamá la obligación de negociar las siguientes propuestas específicas contenida en la nota UCOC-052-2019 de 28 de febrero de 2019:

#### **“Traslado Panamá – Colón y Viceversa:**

1. La Autoridad del Canal de Panamá [sic] Proveerá transporte terrestre desde punto de encuentro en Panamá hasta el Edificio 1100 del muelle 45 y viceversa a todos los miembros de la unidad negociadora UCOC que residan en una provincia distinta a la de Colón y que su estación de reporte sea el Edificio 1100 del muelle 45.
2. El punto de encuentro será el Edificio 6000 Alto de Jesús.
3. La Autoridad del Canal de Panamá proveerá autos [sic] trans-istimicos para trasladar a los miembros de UCOC a su estación de reporte.
4. El número máximo de personas que podrán ser trasladados en un auto [sic] trans-istmico será de 3 personas.
5. El tiempo de partida de los autos transístmicos será de una hora previa al inicio de la jornada de los miembros de UCOC. Esto incluye cuando se les llama en sobretiempo para entrar previo a las horas establecidas en los horarios semanales.
6. Luego de que se [sic] efectuó el relevo en el Distrito norte los miembros de la unidad negociadora esperarán un máximo de 10 min para que el auto [sic] transítico emprenda el viaje de regreso al Edificio 6000 de Altos de Jesús. Si el

auto se excede de 15 minutos el tiempo de espera se contará como sobretiempo hasta que el auto emprenda marcha [sic] a el Edificio 6000. Este tiempo no será contado como Tiempo Operativo de Relevó.

7. No habrá [sic] Cambios en la hora de entrada de los miembros de UCOC y los tiempos de traslado del punto de encuentro del Edif. 1100 y viceversa al completarse la jornada no se contarán como tiempo regular o sobretiempo a menos que se exceda del tiempo de espera de 15 min como lo estipula el punto 6 de esta propuesta.
8. El seguro privado que provee la Autoridad del Canal de Panamá a los trabajadores deberá cubrir cualquier emergencia o acontecimiento de salud ocurrido durante el traslado.
9. Proponemos establecer los tiempos de relevos estándar.”, y

**“Disponibilidad de Lanchas Para Relevó de Remolcadores.**

...

3. Se asignará un máximo de 2 tripulaciones de remolcador por lancha y que ambas tripulaciones se dirijan a remolcadores que estén asistiendo el mismo buque.”

**ARTÍCULO TERCERO:** Declarar que son extemporáneas y, por tanto, no está la ACP obligada a negociar las solicitudes y propuestas contenidas en la nota de 10 de abril de 2019 remitida por el Representante Exclusivo de los Capitanes y Oficiales de Cubierta al Vicepresidente de Negocios de Tránsito (Interino).

**ARTÍCULO QUINTO:** Se ordena el archivo del expediente NEG-05/19.

**Fundamento de Derecho:** Artículos 101, 102 numeral 3, 111 y 113 numeral 2 de la Ley Orgánica; Artículos 57 a 62 y 71 del Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá; Artículo 11 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Capitanes y Oficiales de Cubierta; Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad-Acuerdo N°6 de 5 de abril de 2000 de la Junta de Relaciones Laborales de la ACP.

Notifíquese y cúmplase,

---

Lina A. Boza  
Miembro Ponente

---

Manuel Cupas Fernández  
Miembro

---

Mariela Ibáñez de Vlieg  
Miembro

---

Nedelka Navas Reyes  
Miembro

---

Carlos Rubén Rosas  
Miembro

---

Magdalena Carrera Ledezma  
Secretaria Judicial