

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, siete (7) de abril de dos mil veintidós (2022).

DECISIÓN No.15/2022

Disputa sobre Negociabilidad NEG-02/17 entre el Panama Area Metal Trades Council y la Autoridad del Canal de Panamá

I. COMPETENCIA DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

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

El artículo 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP establece que en la convención colectiva correspondiente se deberán estipular los procedimientos y mecanismos para iniciar negociaciones sobre asuntos no incluidos en una convención colectiva vigente. Mientras que el artículo 62 de este Reglamento dispone que toda propuesta de negociar quedará sujeta a lo establecido en la Ley Orgánica y en las reglamentaciones de la JRL. Y el artículo 71 de ese mismo reglamento señala que durante un proceso de negociación, la Administración podrá alegar que uno o más asuntos no son negociables por entrar en conflicto con la Ley Orgánica y los reglamentos y que, en consecuencia, el Representante Exclusivo queda con la facultad de recurrir ante la JRL para la correspondiente determinación de negociabilidad, siempre que lo haga antes de concluir las negociaciones.

Las organizaciones laborales que componen el Representante Exclusivo de la Unidad Negociadora de Trabajadores No-Profesionales: Panama Area Metal Trades Council, el Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe y National Maritime Union, todos ellos agrupados en la coalición de sindicatos que ellos mismos denominan Maritime/Metal Trades Council y la ACP, suscribieron el día 12 de febrero de 2016 la Convención Colectiva aplicable a la Unidad de Trabajadores No-Profesionales, la cual entró en vigencia el día 16 de febrero de 2016 y es efectiva hasta el 30 de septiembre de 2019. Entre las cláusulas acordadas en este instrumento, se encuentran en el artículo 11 disposiciones para iniciar una negociación intermedia durante la vigencia de la propia convención y en este artículo está la Sección 11.05, cuyo texto establece que la ACP se reserva el derecho de declarar no negociable cualquier propuesta o contrapropuesta del RE (Representante Exclusivo) y negarse a negociar al respecto, a lo que el RE podrá presentar oportunamente a la JRL una disputa sobre la negociabilidad de un tema.

II. ANTECEDENTES Y DETALLES DE LA DISPUTA

El día 28 de septiembre de 2016, el señor Carlos M. Ayarza H., en funciones de representante del Representante Exclusivo de los Trabajadores No-Profesionales, giró una nota dirigida al capitán Guillermo Manfredo, gerente ejecutivo de operaciones de tránsito, para ese período, presentando su propuesta de negociación intermedia, en virtud, a lo que ellos consideran,

existen afectaciones, connotaciones y cambios en las condiciones de empleo a los arqueadores por la instalación y desinstalación de las antenas PPU/LAU y la PPU/RTK en los buques que transitan en las nuevas esclusas de Agua Clara y Cocolí. Dicha solicitud de negociación intermedia se basa en el Artículo 14 de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Trabajadores No-Profesionales, específicamente la sección 11.04. Procedimiento para la Negociación Iniciada por el RE.

SECCIÓN 11.04. NEGOCIACIÓN INICIADA POR EL RE.

Hasta donde la administración esté obligada por Ley a negociar propuestas intermedias negociables presentadas por el RE, ésta contestará a la propuesta o propuestas del RE en un plazo de catorce (14) días calendarios posteriores al recibo, ya sea aceptando la propuesta o propuestas o presentando una contrapuesta, la cual puede incluir el rechazo de la propuesta del RE. Si la Administración presenta una contrapuesta, se reunirá y negociará conforme a lo que estipula la ley pertinente. Las partes acuerdan en comenzar a negociar tan pronto como les sea práctico, pero en un plazo no mayor de catorce (14) días calendario después de la fecha de la solicitud del RE para negociar.

Para ello, el representante del Representante Exclusivo de los Trabajadores No-Profesionales, propusieron negociar una de las siguientes tres alternativas:

1. Bonificación consistente en 600 dólares por cada antena instalada y desinstalada, repartida anualmente entre los arqueadores para incentivar el trabajo en equipo.
2. Diferencial de un 25% por jornada de trabajo.
3. Que sea creada la posición de instalador y desinstalador de antenas para los buques que transitan las nuevas esclusas.
4. Que los diferenciales y/o bonificaciones negociadas sean pagadas retroactivamente desde el momento que se comenzaron a realizar dichos trabajos de instalación y desinstalación de antenas, ya que hubo un ocultamiento deliberado de la ACP al RE de los cambios de condiciones de empleo puesto en revisión, ya que dichos cambios fueron realizados de forma sistemática por la ACP. (Cfr.f.1-10)

La denuncia presentada por el PAMTC alega que la ACP consiente (sic) de la obligación de negociar los cambios y entrenamientos dados, sin comunicar los mismos al RE, hizo los cambios a espaldas de este y realizó los cambios utilizando tertulias en forma de Reuniones Operacionales (f.12-24) y Reuniones de Clima Organizacional (f.29-30). Evitando así su obligaciones reglamentarias y convencionales cuando existe un cambio a las condiciones de empleo basado en el Artículo 102 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá:

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

1. *Los que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores de una unidad negociadora, excepto aquellos asuntos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en esta Ley o sean una consecuencia de ésta.*
2. *Los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de esta Ley, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo tengan un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.*
- 3.....+

El día 12 de octubre de 2016, el señor Federico Cockburn, Gerente interino Ejecutivo de Operaciones de Tránsito (i), dio respuesta a la solicitud de negociación presentada por el PAMTC, quien manifestó que debido a la división

de Operaciones de Tránsito se encontraban evaluando las funciones para determinar los trabajadores que serían los responsables de la instalación de las PPU/RTK de forma permanente, por lo que se le solicitaba una extensión hasta el 30 de diciembre de 2016 y así poder contestar en debida forma la solicitud presentada. (cfr.f.31)

El día 8 de noviembre de 2016, el Panama Area Metal Trades Council, organización sindical reconocida y certificada por esta JRL como componente del representante exclusivo (RE) de la Unidad Negociadora de Trabajadores No-Profesionales (en adelante PAMTC), por intermedio del señor Carlos Ayarza, representante del RE y representante distrital de PAMTC, interpuso ante esta corporación de justicia administrativa laboral una solicitud de revisión para la resolución de disputa sobre negociabilidad en contra de la ACP, con fundamento en el numeral 2 del artículo 113 de la Ley Orgánica de la ACP y en concordancia con el Acuerdo No.6 de 5 de abril de 2000 – Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad de la JRL. Luego de las comunicaciones respectivas, tanto a la ACP en nota dirigida al Administrador, ingeniero Jorge Luis Quijano, mediante la nota JRL-SJ-176/2017 de 21 de noviembre de 2016; y al PAMTC mediante nota JRL-SJ-177/2017, también de 21 de noviembre de 2016, dirigida al señor Carlos M. Ayarza, sobre la designación de ponente en el miembro Azael Samaniego P., y asignación del número NEG-02/17, la JRL recibe de la ACP en comunicación el día 7 de diciembre de 2016, en tiempo oportuno, la respuesta de la ACP en torno a esta disputa sobre negociabilidad, presentada por la licenciada Dalva Arosemena, en su condición de gerente interina de Relaciones Laborales Corporativa, para ese período.

En la respectiva respuesta, la licenciada Arosemena presenta a la JRL las referencias y explicaciones que ella consideró pertinentes y que se detallan a continuación:

- a. Que el tema que presenta el PAMTC como base de su reclamo y que nos ocupa en esta disputa de negociabilidad, referente al supuesto cambio en las condiciones de empleo de los puestos de arqueador, sería negociable no como un cambio en condiciones de empleo sino solo por impacto e implementación de una decisión de la Administración (efectuar el cambio), en el evento de que las funciones asignadas resulten en una afectación adversa en los trabajadores, salvo que tal decisión solo tuviera un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.
- b. Que el asignar trabajo es una facultad única y exclusiva de la Administración que esta ejerce a través de sus supervisores y gerentes, quienes determinan las funciones que debe realizar un puesto, los conocimientos requeridos, requisitos, destrezas, habilidades u otras características particulares. A su vez, una vez determinadas las funciones del puesto o la necesidad de revisarlo o actualizarlo, el supervisor solicita su creación, siendo responsabilidad de personal idóneo de la Unidad de Clasificación de Puestos (RHSR-CP) evaluar las funciones y otras características del puesto, contra los estándares de clasificación de puestos para así determinar el título, grado y serie ocupacional del puesto. De la misma manera, le corresponde al supervisor validar las funciones, responsabilidades y destrezas requeridas para el puesto, cuando se efectúan revisiones o actualizaciones de los existentes y solicitar la validación y actualización a RHSR-CP.
- c. Cabe destacar que en el caso que nos ocupa, si se determina que se han producido cambios en las funciones, conocimientos y destrezas del puesto, para que el cambio fuese negociable, de acuerdo con el numeral 2, del Artículo 102 de la Ley Orgánica, estos debían representar un impacto adverso sobre las condiciones de trabajo,

como resultado de la decisión de la Administración de implementar dichos cambios. En este sentido, habría que precisar de cómo la decisión de la Administración de asignar las nuevas funciones a la descripción del puesto de los arqueadores afecta las condiciones de trabajo de los arqueadores de la unidad negociadora de forma adversa y *en más que poca importancia*, por lo que resultase necesario negociar los procedimientos y medidas adecuadas para los trabajadores afectados".

- d. En cuanto al tema de diferenciales, estos están contemplados en la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales. La Sección 26.02 del Artículo 26 señala cómo se harán ajustes al apéndice durante la vigencia del Contrato Colectivo.

III. DE LOS TRÁMITES SUBSIGUIENTES Y DEL ACTO DE AUDIENCIA.

La JRL, a través del Resuelto No.36/2017 de 15 de diciembre de 2016, convocó a una reunión previa para el día 16 de enero de 2017 y programó como fecha de audiencia el día 24 de enero de 2017. (f.42)

Mediante poder extendido ante el Notario Noveno del Circuito de Panamá por el Administrador de la ACP, ingeniero Jorge Luis Quijano, el día 12 de enero de 2017, quedó facultada la licenciada Cristobalina Botello para representar a la Administración en la presente disputa de negociabilidad.

La reunión previa tuvo lugar el día 16 de enero de 2017. Dicha reunión contó solo con la presencia del miembro ponente, licenciado Azael Samaniego, la secretaria judicial interina de la JRL en funciones ese día y representantes de la organización sindical solicitante, Carlos M. Ayarza y Francisco López y por parte de la ACP, la licenciada Cristobalina Botello.

Para el 23 de enero de 2017, la licenciada Botello interpuso una solicitud de declaración de pérdida de objeto litigioso-sustracción de materia y solicitud de suspensión de término del proceso hasta tanto se decida esta solicitud. La JRL dio traslado a esta misma organización sindical de la solicitud de acumulación de procesos, a través del Resuelto No.77/2017 de 23 de enero de 2017, el cual fue notificado en el acto de audiencia y, como acto seguido, decretando la suspensión de la misma. (f.66)

En tiempo oportuno, el PAMTC presentó la oposición a la solicitud declaratoria de pérdida de objeto litigioso y a su vez, solicitaron una mediación, que fue notificada a la ACP mediante Resuelto No.1/2018 de 3 de octubre de 2017. (f.97)

Por su parte la ACP, mediante nota fechada 10 de octubre de 2017, comunicó a la JRL que mediante nota fechada 20 de enero de 2017, el capitán Manfredo, gerente ejecutivo de la División de Operaciones de Tránsito (OPT), invitó a los representantes del PAMTC a dar inicio a una negociación intermedia, la cual inició el 23 de enero de 2017 y que la ACP ha mantenido la invitación al PAMTC de continuar con dicha negociación; sin embargo, el PAMTC no ha mostrado interés. (cfr.f.99)

A través del Decreto Ejecutivo No.1 de 22 de mayo de 2018, se designó a la señora Lina A. Boza, como miembro de la JRL en reemplazo del licenciado Azael Samaniego P. La JRL comunicó del cambio de miembro ponente, en esta disputa, al PAMTC a través de la nota No.JRL-SJ-1019/2018 de 3 de julio de 2018 y a la ACP, a través de la nota No.JRL-SJ-1020/2018, también de 3 de julio de 2018.

Mediante Resolución No.86/2019 de 7 de mayo de 2019, la JRL resolvió negar la solicitud de declaratoria de pérdida de objeto litigioso-sustracción de

materia presentada por la ACP y ordenó continuar con el proceso (fs.112-115). Para ello, mediante Resuelto No.109/2019 de 27 de mayo de 2019, se programó la audiencia para el 4 de septiembre de 2019. (f.116)

El día 30 de agosto de 2019, la ACP presentó una segunda solicitud de declaratoria de pérdida de objeto litigioso (sustracción de materia) y solicitud de suspensión de término. (fs.135-144). Mediante Resuelto No.173/2019 de 30 de agosto de 2019, se dio traslado de la solicitud presentada por la ACP y se suspendió la audiencia programada para el 4 de septiembre de 2019. (f.170)

En tiempo oportuno, el PAMTC presentó la oposición a la solicitud declaratoria de pérdida de objeto litigioso, la cual fue negada mediante Resolución No.85/2019 de 19 de febrero de 2020 y se programó la audiencia para el 14 de abril de 2020. (fs.173-184; 189-195)

Que, en virtud de las medidas y controles sanitarios dictados por la autoridad nacional con relación al coronavirus COVID-19, la JRL, mediante Resoluciones Administrativas No.15 de 16 de marzo de 2020; No.18 de 3 de abril de 2020; No.21 de 29 de abril de 2020; No.24 de 15 de mayo de 2020; No.25 de 26 de mayo de 2020; No.29 de 17 de junio de 2020; No.32 de 3 de julio de 2020 y No.32 de 3 de julio de 2020, suspendió los términos judiciales hasta el día 15 de julio de 2020, inclusive.

Finalmente, la primera audiencia dentro del presente proceso NEG-02/17, se llevó a cabo el 22 de junio de 2021, para dirimir esta disputa de negociabilidad. Dirigió la audiencia la miembro ponente Lina A. Boza A., quien estuvo acompañada en esta diligencia por los miembros de la JRL a saber: Nedelka Navas R., Ivonne Durán R., Manuel Cupas F. y Fernando A. Solórzano. En representación del PAMTC estuvo el señor Rolando Tejeira, mientras que la ACP estuvo representada por la licenciada Cristobalina Botello.

Se presentaron los alegatos iniciales, los del PAMTC recogidos en la transcripción entre las fojas 454-456, los de la ACP entre las fojas 456-458. Luego de ello, se abrió a la fase de pruebas.

El PAMTC adujo como pruebas: nota fechada 31 de mayo de 2016 (fs.12-13); nota de 24 de junio de 2016, (f.14); nota del 7 de julio de 2016, (fs.15-16); nota del 11 de julio de 2016, (f.17); nota de 28 de julio de 2016, (fs.18-24), Minuta de reunión de 26 de agosto de 2016, (fs.30); nota del 12 de octubre de 2016, (f.31); nota de 29 de septiembre de 2016, en idioma inglés con su respectiva traducción de traductor público autorizado (fs.81-82); nota de 23 de enero de 2017 (f.84); nota de 7 de septiembre de 2017 (fs.94-95). El PAMTC también adujo como prueba documental el expediente oficial de la denuncia por práctica laboral desleal PLD-14/15 acumulada, solicitando a la JRL que compulsara las copias que se requerían.

Por su parte, la ACP presentó las siguientes pruebas documentales:

La Autoridad del Canal de Panamá reitera todas las pruebas documentales presentadas que constan dentro del expediente NEG-02/17, que se listan a continuación: Copia certificada de la nota fechada 20 de enero de 2017, con acuse de recibo de la misma fecha, suscrita por el señor Guillermo Manfredo, como gerente ejecutivo de Operaciones de Tránsito, dirigida al señor Carlos Ayarza, representante del PAMTC a foja 145.

Prueba No.2: Copia certificada de la Propuesta de ACP del 23 de enero, dentro del proceso negociación de impacto e implementación de la instalación de las unidades Full PPU/RTK, a foja 146, 1 página.

Prueba No.3: Copia certificada de la Lista de Asistencia del 23 de enero de 2017, de la sesión de negociación de impacto e implementación de la instalación de las unidades PPU/RTK, foja 147, 1 página.

Prueba No.4: Copia certificada de la nota fechada 27 de enero de 2017, con acuse de recibo de la misma fecha, suscrita por el señor Carlos Ayarza del PAMTC, dirigida al capitán Guillermo Manfredo, gerente ejecutivo de OPT, foja 148, 1 página.

Prueba No.5: Copia certificada de la nota fechada 3 de febrero de 2017, con acuse de recibo del 8 de febrero de 2017, suscrita por el capitán Ricardo Varela, en calidad de gerente ejecutivo interino de Operaciones de Tránsito, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC, fojas de la 149 a la 151, 3 páginas.

Prueba No.6: Copia certificada de la nota del 7 de septiembre de 2017, con acuse de recibo de la misma fecha, suscrita por el capitán Guillermo Manfredo, como gerente ejecutivo de Operaciones de Tránsito, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC, foja 152 a 153, 2 páginas.

Prueba No.7: Copia certificada de la nota del 2 de octubre de 2017, con acuse de recibo del 3 de octubre de 2017, suscrita por el capitán Manfredo, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC, foja 154, 1 página.

Prueba No.8: Copia certificada de la Propuesta del PAMTC del 12 de diciembre de 2017, firmada por los señores Carlos Ayarza, Francisco López y Manuel Cheng, foja 155, 1 página.

Prueba No.9: Copia certificada de la nota fechada 15 de diciembre de 2017, con acuse de recibo de la misma fecha, suscrita por el señor Abraham Saied, en calidad de presidente del equipo negociador de la ACP, dirigida al señor Carlos Ayarza, con sello que es fiel copia del original que consta en los archivos de la ACP, foja 156, 1 página. La Prueba No.10: Copia certificada de la nota del 29 de enero de 2019, suscrita por el señor Abraham Saied, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC, foja 158, 1 página.

Prueba No.11: Copia certificada de la lista de asistencia de la reunión del 27 de febrero de 2019 sobre entrega de resultado de revisión de descripción de puesto, foja 159, 1 página.

Prueba No.12: Copia certificada de la descripción de puesto de Arqueador NM-11, firmada 10 de diciembre de 2018 y clasificada el 8 de enero de 2019, fojas 160 a la 164, 5 páginas.

Prueba No.13: Copia certificada de la descripción de puesto de Arqueador NM-12 firmada el 10 de diciembre de 2018 y clasificada el 8 de enero de 2019, foja 165 a 169, 5 páginas.

Prueba No.14: Copia certificada de la nota del 28 de septiembre de 2016, con acuse de recibo del 28 de septiembre del mismo año, suscrita por el señor Carlos Ayarza, en representación del PAMTC, dirigida al capitán Guillermo Manfredo, 4 páginas.

Prueba No.15: copia certificada de la nota fechada 12 de octubre de 2016, con acuse de recibo de la misma fecha, suscrita por el señor Federico Cockburn, gerente ejecutivo interino de Operaciones de Tránsito, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC, 1 página.

Prueba No.16: Copia certificada de la Descripción de Puesto de Arqueador NM-11, firmada 29 de diciembre de 2008 y clasificada 30 de diciembre de 2008 y el 11 de febrero de 2015, que incluye los apéndices del 18 de abril de 2012 y del 15 de enero de 2015, 7 páginas.

Prueba No.17: Copia certificada de la Descripción de Puesto de Arqueador NM-12, firmada 29 de diciembre de 2008 y clasificada el 30 de diciembre de 2008 y el 11 de febrero de 2015, incluye los apéndices del 18 de abril de 2012 y del 15 de enero de 2015, 9 páginas.

Prueba No.18: Copia certificada de la nota fechada 8 de febrero de 2017, con acuse de recibo del 9 de febrero de 2017, suscrita por el señor Carlos Ayarza, del PAMTC, dirigida al señor Ricardo Varela, gerente ejecutivo interino de Operaciones de Tránsito, 2 páginas.

Prueba No.19: Copia certificada de la nota 16 de febrero de 2017, suscrita por el capitán Guillermo Manfredo, gerente ejecutivo de Operaciones, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC y el acuse de recibo del 17 de febrero de 2017 en correo de la misma fecha, 4 páginas.

Prueba No.20: Copia certificada de la nota fechada 21 de febrero de 2017, con acuse de recibo de 22 de febrero de 2017, suscrita por el señor Carlos Ayarza del PAMTC y dirigida al señor Manfredo, mediante la cual le comunica su intención de interponer una práctica laboral con relación a la negociación intermedia solicitada mediante nota del 28 de septiembre de 2016, 2 páginas.

Prueba No.21: Copia certificada de nota fechada 7 de marzo de 2017, suscrita por el capitán Manfredo dirigida al señor Carlos Ayarza, 6 páginas.

Prueba No.22: Copia certificada de la nota del 18 de enero de 2019, con acuse de recibo de la misma fecha, suscrita por el señor Abraham Saied, gerente de la Sección de Tráfico Marítimo y Arqueo, dirigida al señor Carlos Ayarza del PAMTC, 1 página.

Prueba No.23: Copia certificada de correo electrónico fechado 27 de abril de 2021, del buzón del señor Ismael Ponce con tres adjuntos: dos fotos de los equipos, CTAN, CAT-III, PPU LAU, y CAT MAX y un panfleto con información de la PPU-CAT MAX (RTK), 9 páginas.

Prueba No.24: Copia certificada de los artículos 23 y 26 de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales y copia simple de la portada, 31 páginas.

Prueba No.25: Copia simple de la Decisión No.31/2020 de 14 de agosto de 2020 de la JRL, que resuelve la denuncia por práctica laboral desleal PLD-11/17, interpuesta por el PAMTC contra la ACP, relacionada con la negociación intermedia sobre la instalación de las antenas PPU/RTK, 22 páginas, copia simple.

Prueba No.26: Copia simple de las fojas 164 a 172 del expediente PLD-11/17 que contiene el testimonio en audiencia del capitán Guillermo Manfredo, Gerente Ejecutivo de la División de Operaciones de Tránsito, 9 páginas.

Prueba No.27: Copia simple de las fojas 172 a 177 del expediente PLD-11/17 que contiene el testimonio en audiencia ante la JRL del señor Abraham Saied, Gerente de la Sección de Tráfico Marítimo y Arqueo de la División de Operaciones de Tránsito, 6 páginas.

Prueba No. 28: Copia simple de las fojas 196 a 202 del expediente PLD-11/17, que contiene el testimonio en audiencia ante la Junta del capitán Ricardo Varela como Gerente de la Capitanía de Puerto Sur, 7 páginas.

Prueba No.29: Copia simple de las fojas 202 a 207 del expediente PLD-11/17, que contiene el testimonio de audiencia ante la Junta del capitán Isaías Chang, Práctico del Canal, 6 páginas.

La JRL decidió admitir todas las pruebas documentales y testimoniales presentadas por ambas partes, con excepción de los testigos Iván de la Guardia y Diana Vergara. Para ello, se programaron dos nuevas fechas de audiencias para los días 7 y 21 de julio de 2021.

Luego del cierre de la fase probatoria, dio inicio la etapa de los alegatos finales que fueron presentados de manera oral por ambas partes, del PAMTC se

recogen en la transcripción entre las fojas 551-552; mientras los de la ACP entre las fojas 553-554.

IV. ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

Para hacer un análisis profundo y llevarlo al momento que se dieron los hechos, es necesario poner en contexto las circunstancias que se estaban viviendo alrededor del tema central. Para ello tenemos la declaración del capitán Guillermo Manfredo; en ella el capitán explicó que: antes de llegar a la inauguración del Canal Ampliado, la ACP hizo análisis y comparaciones con otros canales del mundo donde ya navegaban naves de las dimensiones que se iban a recibir en el Canal de Panamá a partir del 26 de junio de 2016. La ACP revisó todos los requerimientos tales como bitas, gateras, sogas, instrumentación y se hizo una revisión profunda de que se podía hacer dentro del Canal para realizar estos tránsitos de manera segura y eficiente. Se enderezaron o ampliaron canales de navegación, se adquirieron ayudas a la navegación como iluminación, lo que se conoce como luces de sector que ayudan a los prácticos a determinar a simple vista la ubicación de la nave respecto al canal de navegación que estén transitando en ese momento. El Canal de Panamá había utilizado primero un sistema llamado CITAN (1999) y luego cambió a AIS (2007), por sus siglas en inglés que es una asistencia de posicionamiento de las naves con respecto a los canales de navegación. La ACP hizo un análisis del mercado para encontrar un equipo de última generación que se ajustara a las nuevas necesidades del Canal con la llegada de naves de mayor tamaño. Entre los años 2014 y 2015 se realizó una licitación y se consiguieron los equipos necesarios que cumplieran con los requisitos del Canal de Panamá. De esta licitación se adquirieron los PPU o Pilot Portable Unit o Unidad Portátil de Prácticos que reemplazarían tanto a los CITAN como al AIS. Que se acercaba la inauguración del Canal Ampliado y esta herramienta había sido desarrollada alrededor de las necesidades operativas de las nuevas naves que arribarían a las Esclusas Post Panamax.

Durante la segunda sesión de la audiencia sobre este proceso el testigo del PAMTC, señor Eric Rodríguez, Arqueador, NM-12 (a folio 494), manifestó los siguientes hechos relacionados con la implementación de las instalaciones y desinstalaciones de las antenas PPU/RTK y PPU/LAU.

“ERIC RODRÍGUEZ: Bueno, como se trataba de un Canal nuevo, todos estábamos en ese momento en el proceso de aprendizaje de algo nuevo, no fue la intención nunca del grupo de arqueadores, o sea, no se pidió ni negoció de una vez, porque no sabíamos en realidad, ni siquiera quién iba a tener la responsabilidad final de las instalaciones de esos equipos. La Administración, como le correspondía, es su deber y ellos estaban evaluando y viendo a quiénes le caía esa responsabilidad de la instalación. Sé que se investigó, se estudió a quién iba a corresponder eso y los Prácticos, a pesar que fueron también capacitados como nosotros, de hecho, a mí me tocó junto con el capitán Luis, la parte de la capacitación y hacia el personal de nosotros también y participar en los tránsitos con el Baroque (sic), las pruebas y demás, todavía no estaba claro quién iba a ser. Entonces ya recayó, prácticamente la responsabilidad en nosotros, aunque la Administración nunca reconoció que la responsabilidad iba a ser de nosotros. Era un reconocimiento implícito, pero no escrito. Por decir, esa asignación es tuya. Ya cuando se acercaba lo que era la fecha de, un período, no recuerdo cómo lo manejan ustedes que ya no fuese extemporáneo, es lo que creo que es. Nosotros vimos que no había una buena fe de ver esto y de que, de hecho, ya lo estábamos haciendo nosotros, aunque no estaba escrito, entonces fue que decidimos presentar a través de lo que era el Sindicato, una negociación para reconocimiento de lo que era la instalación de estos equipos.” (f.495)

El señor Rodríguez continuó explicando que *“esa actividad no tiene una, es de tipo digamos, yo le llamo variable. No es una condición tan determinística (sic) de que yo llevó una máquina programada que va a ser un tiempo fijo, puede variar por el mismo equipo si se encuentra en las condiciones, como le mencioné. A veces los equipos van con dos maletas porque a veces falta un equipo. Estos equipos requieren mantener una conectividad del Wi-fi, o sea, tenemos que buscar que él mantenga una conexión del equipo con el Wi-fi del barco; a veces esos barcos, por los equipos que traen, crean ciertas interferencias. De hecho, la tecnología que se ha ido desarrollando de las antenas nuevas que trajeron fueron tomando en cuenta eso. De hecho, para la compañía está que es la que nos vendió o con la que se firmó el contrato para la instalación de la antena, de hecho, nosotros hemos ido el campo de experimento de esa compañía en el Canal. Nosotros para ellos hemos sido el campo, porque ellos han visto los errores, los problemas que se han dado, junto con el personal de tecnología que hace que tenemos que estar llamando al señor Alejandro para cuando nos encontramos con estos problemas técnicos que escapan de nuestras manos. Tenemos el teléfono de él y nos dice que a cualquier hora lo podemos llamar y, de hecho, así ocurre. Así que no les puedo decir que exista un tiempo particular, porque hay cosas que están fuera del alcance y el control de nosotros en eso.”* (f.496)

Continuó su testimonio señalando que el grupo quería evitar caer *“en un proceso extemporáneo, por eso fue que al final empezamos a proceder porque vimos que podíamos caer en un proceso extemporáneo. No procedimos nunca a ver lo de una posible negociación con la instalación de las antenas en un principio. Primero porque teníamos un supervisor de unidad nuevo, sabemos que siempre ahí estaba la señora Diana Vergara, pero entonces primero estaba un supervisor acting (relevando) nuevo, segundo estábamos en lo que era todos comprometidos con la responsabilidad histórica que teníamos de un Canal nuevo y no queríamos quedar como aguafiestas o decir que fuésemos un elemento que pudiese de alguna u otra forma llegar a feliz término de que el Canal pudiese trabajar bien; o sea, siempre trabajamos bajo esa buena fe. Pero las acciones, lo que se veía era diferente, no. Vuelvo y le repito, nunca en ese tiempo se formalizó, se estableció claramente que la responsabilidad por escrito, recaía en nosotros. Sabíamos a través de notificaciones o de cartas o advisories, como le dicen, que enviaban las agencias a lo que eran las compañías o los barcos, de que nos enteramos de esa forma, de que la responsabilidad iba a recaer en el inspector, sin embargo, la Autoridad nunca estableció claramente de que la responsabilidad era de nosotros. Entonces, vuelvo y le señalo, fue a raíz de que vencía el tiempo, desde que comenzamos a hacer eso, que procedimos entonces a solicitar lo que fue una negociación. Fueron las aproximaciones que hicimos a través, siguiendo lo que es el procedimiento, a través de nuestros jefes, señores en ese momento, el señor Manfredo y el jefe de la Unidad de Arqueo y Tránsito, señor Saied, que comenzamos entonces, presentamos la propuesta y de allí, no se dio más nada. Pregunté si de alguna forma había algún tipo de, no sé, impulso procesal o algo, para poder retomar eso y aquí estamos. Me enteré hace 2 días que tenía que venir a esta audiencia.”* (F.498)

El testigo de la Administración, el licenciado Ismael Ponce hizo una explicación muy amplia sobre el proceso de instalación y desinstalación de las antenas.

ISMAEL PONCE: *“Para explicarles un poco. Cuando estamos hablando de un buque que ya ha venido y tiene las calcomanías, ese buque es una inspección normal que nos puede tomar, un promedio entre 50 y 1 hora. ¿Cuántos buques están inspeccionando mis Arqueadores? Eso lo hice la semana pasada, porque estamos viendo una mejora que queremos hacer, estamos haciendo 4 buques por guardia, aproximadamente. Entonces, ellos tienen más o menos una hora, por buque, ellos están haciendo mientras se trasladan a los demás*

buques. Cuando el buque viene por primera vez, nosotros le llamamos “Y Job”, ese es un término que tiene muchos años de estar en el Canal, es un término propio de nosotros, y que como viene por primera vez a transitar, nosotros no tenemos nada del buque. Por lo cual, empezamos a hacer y a solicitar toda la información. Tenemos ventajas, tenemos los medios tecnológicos hoy en día y qué es, que ellos nos envíen todo tipo de información y una de las cosas que también tenemos, estos se llaman los buques ‘hermanas’. ¿Qué tienen los buques ‘hermanos’? Buques que son muy similares, no voy a decir idénticos porque a veces pueden variar alguna posición de antena y de radar, pero los buques son muy similares. Y si el buque A, que yo lo tengo, y ya lo medí, ya lo puedo verificar. Pero lo que sí es que yo asigno una persona para que vaya a hacerme el arqueo de esa embarcación y esa persona tiene 8 horas, por lo menos, en el buque para hacerlo. Claro que no son las 8 horas en el buque porque él va a tener que tomarse media hora, una hora para llegar, pero él tiene todo ese día para hacer ese buque per se. Entonces, hace todas las medidas, verificamos nosotros que lo que nos presentaron en el certificado, todo esté en el certificado de arqueo, esté en el buque, que me diga que tiene 5 pisos, porque a veces tienen 6. Nosotros hacemos la inspección y hacemos ciertas medidas físicas allá, con cinta métrica. Las otras las hacemos en la oficina en auto-cad. Luego cuando nos vamos y este es un buque Neo, que es lo importante, recuerden que ahora mismo en el año 2020, transitaron 3,000 buques Neo, de los 13,000 buques. O sea, que eso es más o menos el 23% de los buques y de esos, solo 343 buques fueron buque “Y Job”, o sea, que vinieron por primera vez. Es el 11% de los buques Neo, porque eso ha ido bajando, desde el 2017 que eran 19, 13, 11-12 y ahora 11%. Hay que estar claros que solo 340 buques vinieron por primera vez que eran Neo.” (F. 520)

Continuó explicando: “¿Qué se hace allí cuando estoy yo haciendo las inspecciones, mediciones y voy al puente? Por la experiencia que tenemos, desde el Citan de 1999, ya yo sé dónde tengo que poner las cosas o dónde debería poner las antenas. ¿Qué sucede? De nuevo para ponerme un poquito técnico, una mampara o el puente de mando, es hierro y dependiendo de donde yo ponga, puede reflejar, entonces ya yo sé que las antenas se tienen que poner a una distancia y estas son más fáciles. Estas no tienen cable, son inalámbricas, así que yo llego y las coloco en una posición en donde casi siempre van las antenas. Las coloco allí, vengo y me voy, tomo las fotos QR y empiezo a revisar. Si pegó y tuvo los 18 satélites, perfecto. Tengo que poner la etiqueta pero, además, sí tengo que facilitarles el trabajo a los Prácticos y oficial de inspección. ¿Qué es facilitarle? Hacer un certificado que tiene las generales del buque, pero yo voy a poner es dónde está esa antena, aunque allí esté el sticker, no hay problema porque el buque se va y pueden pintarlo y pintan nuestras calcomanías. Entonces yo le digo, qué mido: del centro del buque a donde yo lo pongo, la antena es “X” distancia y simplemente una coordenada, cero grados, 90, 180 y 270, eso lo tengo que poner en el certificado. Igualmente van a estar las calcomanías allí; sí pegó, perfecto. Firmó que estas son las medidas que tomamos y dejó una copia al capitán para que el capitán la tenga. Ahí sí, cuando viene por primera vez, me va a tomar un poco más de tiempo y, siempre y cuando, los sistemas peguen”. (F.521)

El 21 de julio de 2021, el último testigo de la audiencia y bajo juramento, señor Omar Latiff, Arqueador, NM-12 presentó el siguiente testimonio. A pregunta del Representante de PAMTC, señor Carlos Ayarza sobre la responsabilidad que conlleva las instalaciones de las antenas RTK, indicó lo siguiente:

“OMAR LATIFF: Ok, mi opinión la responsabilidad sobre la instalación de la antena es, cómo podría decirlo, es amplia. Nosotros somos encargados de instalar la antena RTK y el piloto es el que la utiliza para su tránsito a través de las esclusas nuevas de Neo-Panamax, solamente de Neo-Panamax. Si nosotros no instaláramos esa antena, el piloto no transitaría por la esclusa

porque al no tener la antena, él la solicitaría y él no transitaría hasta no tenerla instalada, de manera que se aguantaría el barco hasta poder instalarla. De esa forma, hay un alto grado de responsabilidad, a mi parecer, ya que la antena condiciona si el piloto transita el buque por el Canal o no lo transita. De manera que es parte de nuestra responsabilidad instalar siempre una antena RTK para que el piloto transite a través de la nueva esclusa. Aparte de eso, tenemos la responsabilidad de instalarla y también de desinstalarla. Aparte de eso, no puedo decirle a ciencia cierta pero la Administración podría verificarlo, he escuchado que la antena per se tiene un valor como de \$40,000.00, de manera que por el valor de \$40,000.00 también uno se siente responsable de que el equipo no sufra ningún daño en el momento de la instalación y en el momento de la desinstalación, que no se pierda nada, que no se dañe nada, no se caiga y de alguna forma uno se siente responsable por el equipo. Aparte de eso, también somos responsables de llevar un récord de 'logearla', al momento de la instalación tenemos que 'logearla' y al momento de la desinstalación también debo 'logearla' para llevar un control de que no se vaya a perder ninguna, que se subió, que se bajó, porque si se llegara a perder una, podría incurrir en una investigación donde de alguna forma, si somos y fuimos deficientes, podemos incurrir en una penalización, en una sanción. No sé qué otro detalle se me esté pasando, pero creo que con eso es suficiente. Creo que esas son las responsabilidades más importantes. (f. 532)

Luego al señor Latiff se le preguntó sobre la dificultad de la instalación de las antenas RTK, quien respondió lo siguiente:

“OMAR LATIFF: Procedo a contestar la pregunta. La dificultad que encuentro para instalar las antenas..., el proceso de instalación de antena RTK es un proceso diría yo que técnico, en el sentido que no cualquiera puede instalarla. Para poderla instalar, es necesario recibir un entrenamiento, un curso, de manera que nosotros recibimos, nosotros la Unidad de Arqueo, nosotros los inspectores recibimos ese curso para poder instalarla. ¿En qué consiste la instalación? ¿Qué es lo que lo hace complejo que no cualquiera puede llegar e instalarla? Es que se deben tomar medidas, se deben tomar medidas con una cinta métrica y luego, proceder a hacer ecuación matemática: suma, resta, multiplicación y división, utilizando algunos factores matemáticos, factores numéricos del barco. Una vez que nosotros hacemos esa ecuación matemática o teniendo los valores para proceder entonces a colocar la antena, nosotros emitimos un certificado. Esos valores numéricos, que realmente vienen siendo la posición donde va la antena. La antena no se puede colocar en donde uno quiera. Como técnico, bueno no como técnico porque soy inspector, no soy técnico de antena, como eso es parte de nuestras funciones, nosotros debemos saber que no se puede colocar la antena en cualquier lugar, hay que buscar la posición adecuada para tener la señal correcta de la antena y esa posición debe ser..., nosotros llevamos unos stickers, una calcomanía que esa posición que nosotros determinamos, nosotros le ponemos unos stickers para que en el subsiguiente tránsito, no tengamos que volver a medir y volver a hacer todo el proceso de cero. Ya allí, después de la primera vez es un poco menos complicado porque ya tenemos la posición, ya tenemos los stickers y solamente sería cuestión de colocarla encima de lo stickers. La emisión del certificado, una vez que tenemos los valores numéricos e hicimos los cálculos matemáticos, hacemos el certificado. Ese certificado no puede tener margen de error, porque la antena RTK, es una antena que su efectividad es, precisamente, la precisión para el piloto. Entonces si nosotros nos equivocamos matemáticamente, ya el buque no va a aparecer posicionado en la posición correcta que es esencial para el piloto y no solo eso, si nosotros hacemos un certificado equivocándonos matemáticamente o midiendo mal o tomando algunos valores erróneamente, hacemos un certificado malo. Podríamos estar sujeto a una sanción por parte de la Administración, o sea, de nuestro supervisor. Eso no es me equivoqué y ya, me equivoqué. No. Ese me equivoqué y el piloto no se posiciona bien, no tiene la información adecuada,

entonces el piloto lo más probable emite una queja, la queja llega a mi departamento y buscarán quién fue el que emitió ese certificado y lo más probable es que amerite una sanción disciplinaria, dependiendo la que el supervisor considere. De manera que sí es bien sensitivo y ahí también entra la parte de responsabilidad, es bien sensitiva la parte de la emisión del certificado. No solo eso, si en un momento dado el certificado fue mal hecho y el piloto no le funciona la antena, el piloto llamaría para solucionar el problema y para solucionar el problema porque él necesita una RTK para el tránsito, mandarían a otro inspector o mandarían a otro inspector disponible para que fuera a solucionar ese error, por decirlo así. Hacer una remediación, corregir el error y si es la antena la que no está andando bien, proceder a instalar una nueva antena. Pero el piloto necesita una antena a bordo funcionando y correctamente. Creo que eso sería todo, creo que contesté la pregunta, me parece que eso es todo. En cuanto a la complejidad de realmente instalar la antena, porque también en ese proceso de la antena, también la desinstalamos. (f.533)

Cuestionado sobre las diferencias que existen entre la instalación de la antena RTK y las antenas anteriores, el señor Latiff contestó lo siguiente:

“OMAR LATIFF: Diferencia entre la antena RTK que se instala actualmente y la antena que instalábamos anteriormente, antes del 2016, antes que se inaugura las nuevas esclusas, la llamábamos Citan. Sí hay bastante diferencias en mi opinión, en mi criterio. Puedo empezar por el valor, si no me equivoco el valor de la RTK es de \$40,000.00 el valor del Citan era de \$25,000.00. No puedo meter mano en el fuego, no puedo asegurarlo, pero es la información que manejo por los cursos que recibí en ambas situaciones. También hay una diferencia, en donde yo diría que el Citan no se instalaba, el Citan se conectaba; mientras que la RTK se instala. Para mí hay una diferencia, porque en el Citan nosotros simplemente conectábamos el equipo que era como una computadora, simplemente lo conectábamos. Lo conectábamos a un 110 y lo conectábamos a un puerto, simplemente conectado. Mientras que el RTK no es así, no es solamente conectar, hay que medir, hay que calcular, hay que hacer certificado y no solamente medir y hacer certificado, sino también hay que desinstalar. Pero vamos a marcar primero la diferencia de Citan y RTK. En una se conectaba y en otra se instala, porque como le dije, el certificado, cálculo matemático. Otra diferencia, nosotros no desinstalábamos la RTK, el Citan, disculpe. Nosotros no desinstalábamos el Citan, nosotros instalábamos el Citan, conectábamos el Citan y el piloto al final del tránsito lo empaquetaba y lo mandaba nuevamente a la oficina; nosotros no subíamos a desinstalar o a recoger el equipo. Con la RTK nosotros tenemos que ir a recoger el equipo, a desinstalar. La otra diferencia está en que al no tener que desinstalar la antena, al no tener que desinstalar el Citan y ahora sí tenemos que desinstalar la RTK, no ha tocado, al comienzo no se daba mucho, pero ya en los últimos años sí se está dando más frecuentemente, debido a que ya son más barcos por día que transitan por el Canal, Neo-Panamax. Ya nos está tocando cargar el equipo y realmente, nuestra asignación está instalar y desinstalar, no cargar. Y ya prácticamente como los buques son clientes frecuentes, pues ya se está dando un poquito como que ya no nos proporcionan algunos apoyos, algunas hospitalidades; sin embargo, somos responsables de la caja, por lo tanto, nos vemos muchas veces obligados también a cargar la caja. Entonces eso es algo que nosotros no hacíamos antes. Ahora sí estamos así, haciéndolo, cargar la caja. Entonces, pareciera pequeño e insignificante, es decir, cargar la caja, porque cuando nosotros desinstalamos una caja, la cargamos con una mano, entonces esa caja se baja llueve, truene o relampagueé. Entonces estamos hablando de bajar siete niveles de un barco, y entonces solo bajaría los siete niveles por la escalera con una sola mano. A veces, bajo lluvia, en la oscuridad, con una sola mano porque en la otra estoy cargando la maleta. Esa es una condición que antes nosotros no teníamos. No pasamos por eso y eso aumenta nuestros riesgos. O sea, era un riesgo que antes no teníamos, ahora lo tenemos. De manera que si hay varias diferencias en cuanto a eso. Aparte de eso, también hay otra diferencia, es más, esta diferencia

diría yo, que es administrativa, ya no es del inspector grado 11, grado 12, sino administrativa. La Administración tiene la responsabilidad de proveer el personal y el recurso para realizar dicha asignación, o sea, la instalación y la desinstalación de la antena. ¿A dónde quiero llegar? Que cuando era el Citan, la Administración no tenía una responsabilidad de proveer recursos para la instalación del Citan. ¿Por qué? Porque nosotros somos inspectores del Canal, entonces, a todos los buques que van a transitar nosotros teníamos que hacerle una inspección, en el proceso de inspección, se aprovechaba por decirlo así, 1,2,3,4,5 minutos en conectar el Citan, o sea, en el mismo proceso en que se hacía la inspección. Mientras que con la RTK, la Administración ha tenido que proveer los recursos para satisfacer esa asignación; cuando instalamos la antena RTK, no es necesario porque la instalación de la antena RTK va dentro de la inspección que realizamos del buque, de manera que cuando voy a inspeccionar el buque, ahí me toma unos 20-30 minutos, dependiendo también si es la primera o la segunda vez, si es ya la segunda vez, estamos hablando de unos 20 minutos a 30 minutos, siempre y cuando todo esté bien, la señal se recibe y si es una primera vez, donde hay que tomar las medidas, podemos estar hablando de unos 40 minutos adicionales a la inspección. Pero, de todas formas, en la instalación está dentro de la inspección del buque, pero cuando hablamos de la desinstalación, entonces ahí sí, la Administración tuvo que proveer o tiene que proveer ese inspector disponible para desinstalar la antena y no solamente el inspector, sino también tiene que proveer de recursos de la lancha. Porque no sé si me estoy explicando, el inspector del día, toma una lancha y va para la derecha que viene siendo el anclaje de la inspección de los buques y el inspector asignado a desinstalar la antena, coge para la izquierda. Entonces él necesita una lancha, otra lancha, para ir a hacer esa asignación. De manera que, el Canal, y eso era cosa que no era necesaria antes; antes con una sola lancha y un inspector, se hacía la inspección y se instalaba el Citan. Ahora no, ahora es necesario proveer el recurso del inspector, que coge hacia la izquierda, hacia la esclusa, las nuevas esclusas para desinstalar la antena y, lógicamente, también necesita una lancha para realizar ese trabajo. De manera que la Administración tuvo que proveer esa..., es responsable de proveer ese recurso. Y otra diferencia más, nosotros somos inspectores de buques. Con el Citan, siempre realizábamos la función de inspector de buque, o sea, buque que inspeccionábamos y a la vez, instalábamos el Citan. Con la RTK, somos inspectores de buque, pero con esta nueva asignación nosotros trabajamos 8 horas diarias, nosotros cuando estamos asignados a desinstalar antenas, ese día si tenemos una cierta cantidad de desinstalación, hablemos de 4-5 antenas en el día, nosotros no tenemos tiempo para inspeccionar buque, ese día solamente nos dedicamos a desinstalar antena, porque no nos da tiempo para hacer ninguna inspección. En otra palabra, ese día somos técnicos de antena. O sea, ese día no ejercemos la función de inspector. Solamente nos dedicamos a desinstalar antena como un técnico de antena. Entonces, esa es otra diferencia entre el Citan y el RTK y sobre esta nueva asignación.

Otra diferencia más, como ya mencioné, en la RTK se hace un certificado y en el Citan no se hacía certificado. En el Citan no había, en mi opinión personal, no había un grado de responsabilidad, en el sentido de solamente de instalarla, de conectarla. Mientras que en la RTK sí hay un grado de responsabilidad donde el trabajo que nosotros hacemos de ir a desinstalarla, de subir al buque y retirar la antena, desinstalarla, eso forma parte de nuestra evaluación anual. De manera que es considerada parte de nuestra evaluación. Está dentro y cualquier equivocación, como está dentro de nuestra evaluación, cualquier error podemos llevar una sanción disciplinaria, cuestión que con el Citan no se sentía, no había forma, no estaba dentro de nuestra evaluación, por decirlo así, estaba dentro de nuestra inspección y nuestra responsabilidad era instalarla. Entonces más son las grandes diferencias que hay entre un equipo y el otro.” (f. 534-535)

Continuó su testimonio cuando le preguntó el señor Carlos Ayarza si se presentan problemas durante la instalación de las antenas.

“OMAR LATIFF: Sí, definitivamente. La primera vez, como le dije, hay que hacer los cálculos matemáticos, de buscar la posición adecuada, eso conlleva casi 40, 45, una hora, eso dependiendo del tipo de la confirmación del buque. Estoy dándole un “average” de tiempo. Porque cuando son pasajeros, barcos contenedores, esos son más complejos que lo que son graneleros, tanqueros, de acuerdo al tipo de buque, no, va la complejidad. El “average” son unos 45 minutos a 1 hora. Ahora bien, cuando..., ya la primera vez así. Ya la segunda vez, ya nada más es cuestión de colocar las antenas en la posición que se había calculado. Aun así, a pesar que funcionó la primera vez, no sé qué pasa si es la antena, la repetidora, no sé qué pasa, el deterioro de la antena no lo sé, así como con los celulares, cualquier equipo electrónico, no lo sé. Lo que sí sé, es que muchas veces llegamos, instalamos las antenas y las antenas no funcionan. Entonces nosotros somos inspectores y cuando estamos instalando las antenas, vamos a decir que podemos ser unos técnicos de antena, pero no unos ingenieros de antena, de manera que no sabemos realmente, no unos electrónicos de antenas para saber qué es lo que está dañado, si es la antena, si es el cable. De manera que nosotros lo que hacemos o lo que nos entrenaron a hacer es si la antena no funciona, quitarla y poner una nueva. Entonces desinstalamos esa que instalamos, solicitamos otra antena para instalar una siguiente antena y siendo honesto, casi siempre en la segunda antena, entonces funciona. Si ha habido casos que a veces ni la segunda funciona y hay que pedir una tercera. Pero en mi experiencia personal, en la segunda casi siempre, muy rara vez una tercera y esto, muchas veces ocurre cuando el inspector, nosotros, estamos a bordo; o sea, coloco la primera antena y no me funciona. Entonces, procedo a instalar la siguiente y esa sí me funciona. Ocurre otra situación, conecto la primera antena, la coloco, me voy del buque y durante el tránsito, la antena deja de funcionar. El piloto necesita la antena para su tránsito. El piloto de una vez llama para decir que no tiene antena y como el Arquero es responsable que esa antena esté funcionando a bordo, pues llaman a la unidad de Arqueo donde los supervisores, son responsables de asignar a un inspector/Arqueador, a ir al buque donde se encuentre en todo el cauce del Pacífico al Atlántico; donde se encuentre hay que ir un inspector: si estamos hacia el Pacífico, entonces va un inspector del Pacífico a bordo del buque a instalar otra antena, a recoger la que estaba, para instalar otra. Y si estamos hacia el Atlántico, entonces nos toca a nosotros (que yo soy del Atlántico), ir hasta Gatún a instalar, a desinstalar la antena que no está andando y conectar la otra antena. De manera que sí, las antenas a veces no funcionan al 100% y nosotros somos garantizadores de que esa antena funcione, porque el piloto la necesita” (f-535).

Durante el período de repreguntas, la licenciada Cristobalina Botello, representante de la ACP hizo una pregunta relacionada al número de antenas que puede instalar en un día.

“OMAR LATIFF: ¿Cuántas antenas puedo instalar en un día? Esa pregunta es una pregunta directa a mi persona, o sea, individual y pudiera contestarla individualmente, pero de repente la respuesta más acorde sería que realmente..., cómo le explico. La Unidad de Arqueo es la encargada de la instalación y desinstalación de las antenas, la unidad, no solamente yo. De manera que, al día, puedo decir que hay un average de 10 Neo-Panamax que están transitando por día, ese es el average a mi apreciación, más o menos un average de 10 por día. Eso quiere decir que esos 10 Neo al día fueron 10 antenas que se instalaron por un inspector o por dos inspectores o por tres inspectores diferentes, en 24 horas. Porque son 10 Neo que están transitando en el día, esos 10 Neo necesitan su antena. Los inspectores, la unidad de Arqueo, mis colegas como yo, uno de nosotros tuvo que haber instalado esa antena y, además, uno de nosotros tuvo que haber desinstalado la antena. En otras, palabras a ver si me explico mejor. Si son 10 Neo por día entre 365, serían 3,650 Neo donde a todos se les han instalado antenas por un inspector y a la vez también, otro inspector es el que la baja. O sea, estamos hablando de 3,600 +

3,600 estamos casi de 7 a 8 mil inspectores para instalar y desinstalar al año. Entonces, si me pregunta a mí, directamente, cuántas antenas yo instalo al día, eso dependiendo si estoy asignado para si en mi turno entraron uno de esos 10 Neo. Como los Neo entran en 24 horas y no solamente los 10 Neo son del Atlántico, son 5 del Pacífico y 5 del Atlántico. Son 5 que transitan en el Atlántico, que transitan rumbo Sur y son 5 que transitan rumbo Norte. Como yo trabajo en el Atlántico, esos 5 que ameritan instalación de antena, si en mis 8 horas entraron los 5, a los 5 les pondré antena. Si en mis 8 horas solamente entró 1, pues a 1 le pondré antena y así, sucesivamente. Si en mis 8 horas entran 3, pues a los 3 le tendré que poner antena. Por eso, individualmente, no lo veo como acorde; lo veo más bien acorde a la unidad en sí. La unidad encargada de la instalación de la antena que, en 24 horas, hoy por hoy serían 10 Neo, 5 en el Atlántico; entonces 5 Arqueadores en el turno de 24 horas, le tocará instalar esa antena, a uno de los inspectores que esté de turno le tocará instalar esa antena en 24 horas. Y cuando es rumbo Sur, en Balboa, a uno de los inspectores le tocará desinstalarla y viceversa. En Balboa los 5 Neo que ameriten instalación de antena RTK le tocará uno en Balboa instalarla y acá en Cristóbal donde trabajo yo, a uno de nosotros nos tocará desinstalarla, de manera que ahora mismo son 10 antenas que estamos instalando por día y 10 antenas que estamos desinstalando por día.” (f.539)

La licenciada Botello luego repreguntó que cuántas de esas antenas en un turno pueden ser por primera vez y cuantas no.

“OMAR LATIFF: ¿Cuántas en un turno son por primera vez y cuántas no? Perfecto. La primera vez viene siendo los buques que nosotros la nomenclatura interna que utilizamos es “Y Job”, quiere decir que es el nombre que hace la nomenclatura para un buque que viene por primera vez. Ese buque que viene por primera vez, ese buque que viene por primera vez no tenemos nada del buque. Nosotros como inspector vamos a recoger los datos del buque: nombre, información del buque y, a su vez, nosotros (cuando digo nosotros estoy hablando del equipo de trabajo. Cuando digo nosotros no soy yo solo), para un “Y Job” que es un buque que viene por primera vamos a estar 3 a bordo. Donde un inspector hace una función, el otro hace otra función de inspección y entonces, esa es la nomenclatura que..., el otro sería el Arqueador, que es la nomenclatura interna que nosotros utilizamos para entendernos; el Arqueador entonces es el que instala la antena. Entonces él es el que toma la medida, hace los cálculos matemáticos. Eso es cuando el barco es “Y Job”, que viene por primera vez. Coloca los stickers donde va a colocada la antena, vamos hasta 3, para poder hacer ese trabajo. La segunda vez, no va el Arqueador, solamente vamos nosotros los Arqueadores, los Inspectores NM-11. ¿Cuántos al día? Eso dependiendo de la operación y a la hora que llegue el buque por primera vez. Un buque por primera vez fluctúa, es operacional. Puede llegar 1 todos los días, como puede llegar a veces 2, a veces 3 en un mismo día. ¿Me explico? Entonces eso realmente yo no manejo esa cifra, yo no manejo ese average, eso lo maneja la Administración, los supervisores. Lo que sí puedo decirle es que la unidad está preparada para esa eventualidad, cuando vienen por primera vez, la unidad se programa, se programa para atenderlos e instalar la antena. Pero así, de cuánto al día, yo no, eso no. Yo no manejo ese average, esa estadística, yo no la manejo” (f.540).

A pregunta de la licenciada Botello sobre cuantos certificados genera el testigo en un turno, el señor Latiff respondió:

“OMAR LATIFF: Contestando la pregunta, nuevamente el certificado se genera cuando el buque viene por primera vez. La nomenclatura que nosotros utilizamos viene siendo “Y Job”, es cuando el buque viene por primera vez que se hacen los cálculos matemáticos y se genera el certificado. ¿Cuántos certificados llevo al día? Como le digo, esto es lo veo yo a nivel de unidad. La unidad es la encargada de instalar y desinstalar las antenas, no yo individualmente. De

manera que la unidad está preparada para tener el personal y el recurso, incluyendo las lanchas para realizar ese trabajo, esa asignación. De manera que cuántos certificados hacemos al día, yo no manejo esa estadística, la maneja la Administración, pero a todos los “Y Job”, un Arqueador NM-11, NM-12, tendrá que ir a bordo a realizar esa inspección. Eso fluctúa de acuerdo a la operación, puede ser una al día, pueden ser 2 al día, pueden ser hasta 3 al día. Lo que sí es cierto, es que la unidad la Administración como es responsable que eso se haga, pues la Administración organiza que los Arqueadores, tener la cantidad de Arqueadores disponibles para realizar dicha asignación.” (F.540)

La testigo de la Administración la señora Yvonne Galdámez, Especialista de Recurso Humanos en el área de Relaciones Laborales, testificó mucho sobre el proceso de revisión de la descripción de puestos que nunca formó parte de las propuestas del sindicato. La misma señora Galdamez explicó cuáles eran las propuestas del sindicato (f.545). Sin embargo, la intención de la administración de asignar la instalación y desinstalación de las antenas RTK quedó oficialmente establecida cuando envió el día 26 de septiembre oficialmente a los todos los agentes navieros “Advisory to Shipping” nota que aparece debidamente traducida y notariada..... los oficiales que abordan los buques que estaban programados para transitar serían los que iban a instalar y desinstalar las antenas. (f.81)

Situados en el contexto en el que surgió la presente disputa, es necesario referirnos al fondo del asunto presentado a conocimiento y decisión de la JRL-ACP, recordando que en los procesos de revisión de disputas sobre negociabilidad la JRL-ACP debe examinar dos aspectos fundamentales que son

- 1- Si el asunto o tema es o no un asunto negociable.
- 2- Si existe o no el deber de negociar.

Respecto a l primer punto que se refiere a la determinación de si el asunto o no es negociable. La ley orgánica de la ACP en su artículo 102 establece cuales son los asuntos negociables así:

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

- 1. Los que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores de una unidad negociadora, excepto aquellos asuntos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en esta Ley o sean una consecuencia de ésta.*
- 2. Los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de esta Ley, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.*
- 3. El número, tipos y grado de los trabajadores que puedan ser asignados a cualquier unidad organizativa, proyecto de trabajo u horario de trabajo; la tecnología, los medios y métodos para desempeñar un trabajo. La obligación de negociar estos asuntos quedará sujeta a la utilización de un método de negociación, en base a intereses y no a posiciones adversas de las partes, el que será establecido en los reglamentos. Los intereses de las partes deben promover necesariamente el objetivo de mejorar la calidad y productividad, el servicio al usuario, la eficiencia operacional del canal y la calidad del ambiente de trabajo.*

Un análisis de la normativa citada, en conjunto con el análisis de la petición y de las pruebas presentadas por ambas partes a lo largo del proceso permite inferir que la presente solicitud se enmarca en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica que se refiere a aquellos *“procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de esta Ley, así como las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones sólo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.”*

En este sentido es claro que la asignación de esta carga de trabajo a los arqueadores, es de aquellas facultades conferidas a la Administración en el artículo 100 de la Ley Orgánica, que establece:

Artículo 100. La administración de la Autoridad tendrá derecho a:

- 1. Determinar la misión, el presupuesto, la organización, el número de trabajadores y las medidas de seguridad interna de la Autoridad.*
- 2. Emplear, asignar, dirigir, despedir y retener trabajadores de la Autoridad; suspender, destituir, reducir en grado o salario; o tomar otras acciones disciplinarias contra los trabajadores.*
- 3. Asignar trabajo, tomar decisiones respecto a contrataciones de terceros y determinar el personal necesario para las actividades relacionadas con el funcionamiento del canal.***
- 4. Seleccionar, para efectos de empleo y ascensos, entre aquellos candidatos debidamente evaluados y certificados como los más calificados, provenientes de listas u otras fuentes apropiadas establecidas en los reglamentos.*
- 5. Tomar las medidas para cumplir con la misión de la Autoridad durante una urgencia. (énfasis de la JRL-ACP)*

No obstante, lo anterior, por el mandato del artículo 102, las decisiones que resulten del ejercicio de estas facultades privativas, son un asunto negociable a menos que tales decisiones sólo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.

En este sentido es importante para la determinación de la negociabilidad establecer el grado de afectación que la decisión de la Administración implica, es decir lograr establecer si esa decisión tiene o no un impacto de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo.

Sobre el particular debe mencionar la Junta algunos aspectos tratados en el proceso, a pesar de lo aportado por el licenciado Ismael Ponce en nombre de la Administración en su testimonio de lo sencillo de la instalación y desinstalación de las antenas, en la foja 520 se excluye a los pasa barcos de ser considerados para realizar la instalación o desinstalación de las antenas PPU/RTK y PPU/LAU por razones de las funciones realizadas por estos y lo dispar que sería asignar estas funciones adicionales a estos trabajadores. La decisión de la Administración se restringió a dos títulos de posiciones: los Prácticos del Canal, quienes habían acordado con la Administración en su contrato colectivo de 15 de mayo de 2016 hasta el último día del período de pago del año administrativo de vacaciones del 2021, que ellos no iban a realizar estas funciones (Artículo 16, Sección 8 (k), y los Arqueadores/Inspectores, por lo que la ACP tomó la decisión de asignar el trabajo.

Lo que contrasta con la declaración del señor Omar Lattif quien detalló el proceso de instalación y desinstalación de las antenas abundando sobre distintos aspectos relativos al modo de ejecución del trabajo, declaración ya transcrita en esta Decisión y que en concreto pone de manifiesto a la Junta que el cambio efectuado a criterio de esta Junta si constituye un cambio relevante significativo, es decir de más que un mínimo, (entendiendo que un

cambio mínimo es aquel que es insignificante o imperceptible) en las funciones a asignadas a estos trabajadores mencionados, entre otras el proceso de instalación mismo de la antena como un proceso que requiere el uso de cálculos matemáticos y habilidades técnicas hasta su desinstalación y transporte. Involucrando además la custodia y transporte de un equipo de alto valor económico, situaciones de trabajo que involucran por ejemplo “bajar siete niveles de un barco, y entonces solo bajaría los siete niveles por la escalera con una sola mano. A veces, bajo lluvia, en la oscuridad, con una sola mano porque en la otra estoy cargando la maleta.” (f.534)

De lo anterior se desprende claramente que la asignación de estas funciones determinadas por la Administración, es un asunto negociable por afectar adversamente al trabajador y constituir un cambio de más que de poca importancia. Reiteramos el concepto que la asignación de esta función no es un cambio mínimo en las funciones que desempeña este grupo de trabajadores. Debe destacar la Junta que en el expediente no consta, ni fue argumentado ni sustentado por parte de la Administración de la Autoridad del Canal, la posición que este asunto no fuera negociable.

En cuanto al segundo aspecto de este proceso que guarda relación con el deber de negociar de la ACP, debemos señalar que consta en este caso que se verificó un proceso de negociación, el cual inició el 23 de enero de 2017, casi seis meses después de la inauguración del Canal Ampliado y los tránsitos de los buques Neo-Panamax. Durante el testimonio de la señora Galdamez, mencionó que solicitaron a los representantes del RE que otorgaran un tiempo hasta diciembre para determinar quiénes iban a hacer estas funciones (f.546).

Queda constancia en el proceso que, a la propuesta del Sindicato, la ACP accedió dar inicio a una negociación intermedia, si bien este proceso de “negociación” fue accidentado, en esencia porque el sindicato consideró que la contrapuesta presentada por la ACP, **no atendía a su propuesta de negociación, puesto que la contrapropuesta consistía en sí misma en proponer “un estudio de carga de trabajo”** un asunto que no es susceptible de negociación. El RE requirió, por tanto, una declaración de negociabilidad del asunto a la Junta.

Respecto a este punto nos ilustró también la declaración del Capitán Manfredo:

CARLOS AYARZA: Le voy a leer la pregunta hecha y la respuesta que usted contestó y eso va en total relación con la respuesta que acaba de dar, que la ACP presentó una propuesta de negociación. La pregunta que le hice directamente, la pregunta es: “¿La propuesta presentada por la Autoridad del Canal de Panamá es objeto de negociación? **Respuesta de Guillermo Manfredo: A mi conocer, no. No es... la verdad es que no estoy seguro.** No podría confirmar si es un medio o no de negociación. Me aparece que desde el punto de vista que pusimos proceso de negociación de impacto de implementación, es una negociación sobre el impacto de implementación”. A pregunta del suscrito, todavía no he hecho la pregunta, estimado, se me está anticipando.

LINA BOZA: La licenciada levantó la mano.

CARLOS AYARZA: Yo no he hecho ninguna pregunta. Solamente le estoy leyendo, sacando de contexto lo que se le preguntó en el momento, lo que él respondió, para luego generar una pregunta.

LINA BOZA: Termine su pregunta, señor Ayarza, por favor.

CARLOS AYARZA: El señor Ayarza le pregunta, vamos a tratar de ser un poquito más puntual. En el encabezado está haciendo referencia, la pregunta va dirigida a esta parte, que voy a citar: **“La ACP solicitará un estudio de carga de trabajo que incluirá la función de la instalación de antenas RTK en los buques Neopanamax?”** Respuesta del señor Guillermo Manfredo: **“No, no es motivo de negociación”**. Dicho esto, ahora viene la pregunta: ¿Según su respuesta vertida, la propuesta que presentó la Autoridad del Canal de Panamá a la solicitud de negociación del Sindicato, según su criterio, era negociable?

LINA BOZA: La licenciada Botello levantó la mano.

CRISTOBALINA BOTELLO: Sí, nosotros tenemos que objetar esta pregunta, primero por argumentativa, confusa, capciosa, especulativa, porque se le está haciendo preguntas al testigo sobre varios temas, no se concreta el tema y ya, además, el mismo testigo contestó que él no estuvo en la mesa de negociación que él recibió referencias. Él no era parte del equipo negociador. Entonces no entendemos la pregunta, ni nosotros acá en la parte que representa la ACP ha entendido la pregunta.

CARLOS AYARZA: No tiene razón en ese punto porque le presenté dos situaciones. Según lo que le presenté, capitán Manfredo, el día 21 de enero de 2016 que usted envió la nota, indicaba que iba darse inicio a la propuesta de negociación presentada por el Sindicato; ¿la contrapropuesta de la ACP respondía a la solicitud de negociación presentada?

GUILLERMO MANFREDO: Ya conté hasta 10. *La respuesta que di fue que nos íbamos a sentar a conversar en base, o a negociar en base a lo que ustedes habían presentado para conocer a fondo cuáles eran las aspiraciones que estaban presentando, debido a las implicaciones o a problemas que ustedes encontraban dentro del proceso de las instalaciones de dichas antenas. Básicamente eso era para conocer cuál eran las asunciones de su equipo o del equipo del PAMTC para hacer esta solicitud de aspiraciones que tenían y eso fue lo que se hizo, **la contra oferta..., no sé si llamarla contra oferta, lo que se mencionó fue, nosotros debido a lo presentado por parte de ustedes, nosotros lo que íbamos a hacer lo que podíamos hacer, era hacer un estudio de la carga de trabajo.***

CARLOS AYARZA: Según su respuesta, ¿ese estudio de carga de trabajo, es materia de negociación?

GUILLERMO MANFREDO: No, de lo que conozco, no.

Un análisis de esta situación lleva a la Junta a colegir que, en efecto, a pesar de que las partes se reunieron y se dio inicio a un proceso de negociación en el fondo, la propuesta ofrecida por la ACP respecto a un estudio de carga de trabajo que incluirá función de la instalación de antenas RTK en los buques Neopanamax, propuesta que como hemos visto es no negociable, implica de hecho, una negativa a negociar.

En virtud de lo anterior, es dable como lo solicita el sindicato declarar la obligación de la ACP de negociar el tema presentado por el sindicato y así será declarado.

CONSIDERACIONES FINALES

El Canal de Panamá se maneja con un equipo de hombres y mujeres que entrelazan sus funciones y responsabilidades día a día para mover toda una maquinaria que hace del Canal una empresa industrial marítima eficiente. Cada empleado hace su aportación a este éxito institucional, sin embargo, no todos los trabajadores tienen un papel directo en el tránsito de los buques y muy pocos abordan los buques en tránsito. Los tipos de trabajadores que están asignados, por razón de sus funciones, a transitar arriba de un buque de manera directa y diaria son los Prácticos del Canal, los pasa cables o pasa barcos y los Arqueadores e Inspectores.

Una vez más, queremos enfatizar que, dentro de las Relaciones Laborales de la Autoridad de Canal de Panamá y su régimen laboral especial, el proceso de negociación es inherente a las partes, ofreciéndoles la oportunidad de intercambiar, evaluar propuestas y contraer compromisos formales, prevaleciendo siempre el principio de buena fe. Según las propias declaraciones del capitán Manfredo (f.509), la ACP tuvo suficiente tiempo, para tomar una decisión en firme acerca de quién iba a ser responsable de la instalación de las antenas para reemplazar los equipos anteriores, sobre todo que era de su conocimiento que eran tecnologías diferentes al CITAN y a AIS y, con ello, dar inicio a negociaciones de buena fe con el RE de los Arqueadores/Inspectores.

La Administración, a pesar de sus comunicaciones del 12 de octubre de 2016 (tres meses después de la inauguración del Canal Ampliado), del capitán Federico Cockburn, Gerente Ejecutivo Interino de la División de Operaciones de Tránsito que estas asignaciones eran temporales y luego las del capitán Guillermo Manfredo del 16 de febrero de 2017, donde resalta los derechos de la Administración los cuales nunca han sido negados por la contraparte, la Administración le comunicó a sus clientes y usuarios la decisión de asignar estas funciones a los oficiales del Canal que abordan los buques Neo-Panamax para la instalación y desinstalación de las antenas bajo el sistema PPU/RTK.

Durante las audiencias quedó establecido que la ACP no tenía muchas alternativas en cuanto a la asignación del personal que designaran estas funciones y retrasó dicha designación formal por muchos meses. Esta demora en iniciar el proceso de negociación puso en desventaja al grupo afectado y a su Representante Exclusivo, con la tensión laboral inherente a este tipo de situaciones lo que no contribuye a una buena relación laboral y, por ello, queremos una vez más dejar anotada la observación que es imprescindible que las partes se adhieran a los principios y procedimientos establecidos en las normas aplicables que ofrece el régimen laboral especial, las cuales están diseñadas para la construcción de relación laboral robusta y de respeto en la empresa más importante para el país.

En virtud de lo anteriormente expuesto, la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá, en uso de sus facultades legales,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR que es negociable el impacto por implementación del asunto identificado por el Panama Area Metal Trades Council en su solicitud de negociación de 28 de septiembre de 2016, específicamente en cuanto a las condiciones de empleo y de trabajo del grupo de los Arqueadores/Inspectores que fueron asignados a realizar las instalaciones/desinstalaciones de las Antenas RTK/PPU y RTK/LAU en todos los buques Neo-Panamax que transitaron y transitan por primera vez por las Esclusas Post Panamax mejor conocidas por esclusas de Cocolí y Agua Clara

y, por tanto, que la Autoridad del Canal de Panamá está en la obligación de negociar.

ARTICULO SEGUNDO: Que existe el deber de la ACP de negociar la propuesta del sindicato.

Fundamento de Derecho: Artículos 100, 101, 102, 111, 113, 114 y 115 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá. Artículos 11, 20, 59 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 Trabajadores No-Profesionales, efectiva el 19 de febrero de 2016 al 30 de noviembre de 2019.

Notifíquese y cúmplase,

Lina A. Boza A.
Miembro Ponente

Manuel Cupas Fernández
Miembro

Ivonne Durán Rodríguez
Miembro

Nedelka Navas Reyes
Miembro

Fernando A. Solórzano A.
Miembro

Magdalena Carrera Ledezma
Secretaria Judicial