



JUNTA DE RELACIONES LABORALES

de la Autoridad del Canal de Panamá

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, Panamá, quince (15) de septiembre de dos mil veinticinco (2025)

DECISIÓN No.23/2025

SOLICITUD DE RESOLUCIÓN DE ESTANCAMIENTO N°EST-02/24 PRESENTADO POR LA UNIÓN DE INGENIEROS MARINOS CONTRA LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA

I. COMPETENCIA DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

La Ley No.19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), en su artículo 111 crea la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL), con el propósito de promover la cooperación y el buen entendimiento en las relaciones laborales, así como para resolver los conflictos laborales que están bajo su competencia.

El artículo 113 de la Ley Orgánica de la ACP, en su numeral 3, otorga competencia privativa a la JRL para resolver los estancamientos en las negociaciones, así como para establecer sus reglamentaciones.

La JRL, mediante Acuerdo N°13 de 27 de noviembre de 2001, modificado por el Acuerdo No.75 de 5 de agosto de 2020 estableció el procedimiento para la Resolución de Estancamiento en las Negociaciones entre la Administración de la ACP y los Representantes Exclusivos de las unidades negociadoras.

II. ANTECEDENTES DEL CASO

El 23 de noviembre de 2024, la Unión de Ingenieros Marinos (en adelante UIM), organización sindical reconocida y certificada por la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá como Representante Exclusivo (RE) de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos, interpuso ante esta Junta de Relaciones Laborales (JRL o la Junta) una solicitud de resolución de estancamiento en las negociaciones, la que se identificó como EST-02/24, quedando asignada a la licenciada Ivonne Durán Rodríguez. (f.88).

Una vez agotados los trámites de traslado e investigación del expediente, en el marco de los cuales se incorporaron elementos probatorios de carácter documental y se recibieron las declaraciones de los jefes negociadores de ambas partes, así como celebrada la audiencia correspondiente con la intervención de los equipos negociadores, las partes involucradas y los miembros de esta Junta, mediante Resolución No.56/2024 de fecha 17 de junio de 2024, la JRL resolvió declarar la existencia de un estancamiento en el proceso de negociación colectiva y dispuso la convocatoria a audiencia para conocer y resolver dicho estancamiento conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Encontrándose el expediente pendiente de la celebración de la audiencia, la licenciada Kellybeth Fernández interpuso una solicitud para que la JRL declare la pérdida del objeto litigioso en el caso EST-02/24, solicitud que fue

puesta en conocimiento de la UIM de conformidad con lo prescrito en el Reglamento General de Procedimiento de la JRL, seguidamente la JRL celebró la audiencia para resolver el estancamiento, quedando el expediente en estado de emitir la Decisión.

III. OBJETO DEL ESTANCAMIENTO

Según refiere UIM, el objeto de estancamiento es el siguiente:

SECCIÓN 27.13 EMBARQUE O DESEMBARQUE PELIGROSO

A- INGENIEROS INSPECTORES:

Pago por Turno: Se le pagará un diferencial de quince por ciento (15%) a los ingenieros inspectores de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos asignados a trabajar en los buques en tránsito o que operan en las aguas del Canal de Panamá, tal y como se establece a continuación:

1. Este diferencial se pagará con base en el salario básico por hora del trabajador, excluyendo cualquiera remuneración adicional (exclusive of any additive), por todas las horas del turno.
2. Este diferencial es para compensar el riesgo asociado por Embarque o Desembarque de buques, desde o hacia una lancha u otro embarque de buques en las siguientes áreas geográficas:
 - a) Al sur del muelle de la mina.
 - b) Fondeadero de Cristóbal.
 - c) Aguas del Canal de Panamá.
 - d) Ocasionalmente, fuera del rompeolas de Cristóbal.

Los ingenieros inspectores embarcan buques que transitarán por el Canal o atracarán en uno de dos terminales de puerto (Balboa o Cristóbal). Los embarques son normalmente desde lanchas y tienen lugar en el anclaje exterior de la terminal de puerto del Pacífico o dentro del rompeolas de la terminal del Atlántico. Ocasionalmente, el embarque ocurre fuera del rompeolas de Cristóbal. Por lo general, un buque será embarcado subiendo una escalera de cuerda (de Jacob) que cuelga sobre el costado del buque o subiendo la escalera de alojamiento de la embarcación. En condiciones marítimas adversas, existe un peligro considerable de realizar tales transferencias debido al cambio errático y rápido en los movimientos relativos entre la lancha y el buque, en condiciones de clima, vientos de más de 15 nudos, lluvia o cubiertas mojadas, cubiertas sin anti resbalantes, oscuridad, separación entre buque/muelle, separación entre embarcaciones, etc. Esto puede conducir a atrapamiento entre el buque y la lancha, colisión entre el buque y la lancha, y colisión entre el buque y el personal de embarque debido al movimiento de balanceo.

La exposición al peligro se magnifica cuando las bandas de rodadura de la escalera de embarque y los asideros de mano están mojados y, por lo tanto, resbaladizos. Las cargas de cubierta, como se asegura en muchos buques, plantean condiciones peligrosas para el personal que debe proceder desde el punto de embarque hasta el puente del buque. El embarque nocturno, durante la lluvia o cuando el barco está en movimiento, agrava estos peligros.

La paga por embarque o desembarque peligroso, por lo tanto, reconoce todos los peligros asociados con el embarque y el desembarque de buques por lancha, así como los relacionados con el movimiento por las cubiertas y pasillos de los buques en todas las condiciones.

B- INGENIEROS QUE TRABAJAN EN LOS EQUIPOS FLOTANTES DE LA ACP

Pago por Turno: Se le pagará un diferencial de quince por ciento (15%) a los ingenieros de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos asignados a trabajar en los equipos flotantes de la ACP, tal y como se establece a continuación:

1. Este diferencial se pagará con base al salario básico por hora del trabajador, excluyendo cualquiera remuneración adicional (exclusive of any additive), por todas las horas del turno.
2. Este diferencial es para compensar el riesgo asociado por el embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuestos en las siguientes condiciones:
 - a. Movimiento en cualquiera de las instancias desde o hacia la embarcación debido a la operación de la embarcación y para mantener la continuidad de la operación:
 1. Embarque o desembarque desde el equipo flotante hacia una lancha o viceversa.
 2. Embarque o desembarque desde un equipo flotante hacia otro.
 3. Embarque o desembarque desde un equipo flotante sin propulsión el cual sea impulsado por equipos externos.
 - b. Por condiciones climatológicas:
 1. Condiciones de clima, vientos de más de 15 nudos.
 2. Lluvias en la cual se mantenga la cubierta con agua.
 3. Cubiertas sin condiciones anti resbalantes.
 4. Oscuridad en la cubierta por efecto de la maniobra.
 - c. Por diferencia de más de un pie (12 pulgadas) de separación de las embarcaciones:
 1. Por separación en altura entre embarcaciones/muelle.
 2. Por separación entre las embarcaciones/muelle.

IV. PROPUESTAS DE LAS PARTES Y SUSTENTO DE SUS POSICIONES

1. UIM

El representante exclusivo expuso que el diferencial correspondiente al embarque y desembarque debe ser reconocido conforme al salario básico del ingeniero y aplicado a la totalidad de las horas comprendidas dentro del turno laboral, en condiciones de igualdad con lo estipulado para otros trabajadores pertenecientes a distintas unidades de negociación colectiva. Este diferencial se fundamenta en la exposición directa al riesgo que implica el abordaje o descenso de embarcaciones en el marco del cumplimiento de funciones de inspección.

Se argumentó que, una vez a bordo, el trabajador se encuentra sujeto a riesgos adicionales no gestionados ni controlados por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), lo cual justifica la solicitud de un pago adicional equivalente al quince por ciento (15%) del salario básico del ingeniero, aplicable a la jornada completa. Señala el RE que esta solicitud se encuentra respaldada por evidencia de numerosos incidentes y accidentes laborales ocurridos en el contexto de operaciones de embarque o desembarque, lo que demuestra que el ingeniero está igualmente expuesto a escenarios que pueden derivar en lesiones o daños personales.

Asimismo, se hizo constar que la variedad de tipos de embarcaciones, así como las diferencias estructurales en los sistemas de acceso (escalas), inciden directamente en el nivel de riesgo asociado. Para garantizar un embarque

seguro, resulta imprescindible considerar múltiples variables operativas y ambientales, tales como la velocidad del viento, el estado del oleaje, las condiciones meteorológicas (diurnas y nocturnas), el tipo de lancha utilizada, y la configuración de la escala, entre otros factores técnicos relevantes.

Que, la ACP no acepta la propuesta de la UIM y se mantiene en continuar pagando el diferencial de embarque o desembarque al 15% del salario de un trabajador MG-10 escalón 2, esa escala salarial no es de su unidad negociadora y tiene un valor muy inferior al salario de un ingeniero ME, la cláusula que propone la UIM es cónsona con el principio de igual trabajo igual salario. (cfr. f.7)

También refirió UIM, que su propuesta busca el pago por todas las horas del turno por las situaciones descritas en la parte B de su propuesta, por los peligros que conlleva embarcar equipos flotantes en movimiento condiciones adversas como lo son la lluvia, oscuridad, pisos resbalosos y todos los riesgos que conllevan embarques o desembarques.

UIM solicitó a la Junta acoger la propuesta No.3 de UIM con fecha 1 de noviembre de 2023 visible a folios 36 a 39 del expediente.

2. ACP

Por su parte la ACP mediante nota CHR-24-185 suscrita por Julio Escorcía, gerente de Arquitectura Naval e ingeniería, consideró conveniente separar el contenido de la última Contrapropuesta #3 de UIM - 1 de noviembre de 2023. de UIM para una mejor ilustración. (f.203)

Que la UIM aspira a que el pago del diferencial de embarque y desembarque que reciben actualmente los inspectores de naves en tránsito (TVI) asignados a trabajar en buques en tránsito, se pague de acuerdo con el salario básico del TVI y por todas las horas del turno (ver Parte A de la Contrapropuesta #3 de UIM).

La ACP dejó constancia que este asunto, como ha sido presentado en las negociaciones, no fue objeto de estudio por la JRL dentro de la NEG-14/16, citó para este propósito, el contenido del artículo segundo de la Decisión No.17/2018 de 27 de agosto de 2018, emitida por la JRL y confirmada por la CSJ, se declaró negociable: "...las propuestas relativas a la sección 27.13 Diferencial por Embarque y Desembarque; y la sección 33.03 Combatir Conato de Incendio de la convención colectiva de la Unidad Negociadora de Ingenieros Marinos, propuestas por la Unión de Ingenieros Marinos dentro de la disputa de negociabilidad identificada...", manifestó que la propuesta relativa a la sección 27.13 Diferencial por Embarque y Desembarque se limitaba al establecimiento de un diferencial por el embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuestos bajo ciertas siguientes condiciones; sin embargo, fue durante las sesiones de negociación que la UIM introdujo una propuesta que también incluía a los TVI, esta que no fue evaluada por la JRL dentro de la NEG-14/16, por lo que hicieron la acotación para valoración de la JRL de que este asunto en particular es nuevo y fuera del contexto de lo declarado como negociable dentro de la disputa en mención. (f.205)

Respecto a este punto del estancamiento, la ACP expresó que, en el escrito de solicitud de resolución de estancamiento presentado por la UIM ante la JRL, se observa que la UIM expone su posición, que es la misma que presentó a través de las propuestas que intercambió durante las sesiones de negociación que emprendieron para tratar los asuntos de la NEG-14/16. La UIM aspira a que el pago del diferencial de embarque y desembarque que actualmente reciben los TVI se pague de acuerdo con el salario del ingeniero y por todas las horas del turno. La UIM indica que este diferencial es por estar expuesto

al riesgo cuando se embarca o desembarca una nave para realizar las funciones de inspección. La UIM señala que la ACP se mantiene en realizar el pago por tiempo de exposición al salario de un MG-10 escalón 2, que no es un grado perteneciente a su unidad negociadora y que tiene un valor muy inferior al salario del ingeniero ME. Señala que la ACP les paga a los trabajadores de otras unidades negociadoras de acuerdo con el salario del trabajador, esto sin señalar específicamente a qué trabajadores se refiere.

Que sin detrimento de que la propuesta relativa a los TVI no era parte de aquella evaluada por la JRL dentro de la NEG-14/16, durante las sesiones de negociación la ACP escuchó la aspiración de la UIM y le explicó que su interés no podía ser atendido toda vez que va en contra de lo que se encuentra establecido en la normativa vigente que rige el tema de los diferenciales, que es el Issuance 532 - Environmental Differentials, lo cual la ACP expresó mediante su Contrapropuesta No.3 Revisada de la ACP -1 de noviembre de 2023.

Que actualmente los TVI reciben un diferencial del 15% cuando se embarca o desembarca de un buque en aguas abiertas (Sur de Miraflores y Cocolí hasta los fondeaderos del Pacífico y Norte de las esclusas de Gatún y Agua Clara hasta los fondeaderos del Atlántico). La condición de pago de los diferenciales para los trabajadores de categorías salariales Manual y Manual Especial, siendo ésta última a la cual pertenecen los ingenieros marinos, ya se encuentra establecida en el Issuance 532, aplicable a estas categorías salariales de puestos. El literal 2 (d) del Appendix C, *Environmental Differentials / Issuance 532*, establece que los diferenciales ambientales son establecidos como montos porcentuales y que el monto que se puede pagar por un diferencial ambiental se calcula multiplicando el porcentaje apropiado por la tasa correspondiente al MG-10, escalón 2.

Que incluso, la Convención Colectiva de la UIM, en su Artículo 27, reconoce el Issuance 532, como una de las guías que atiende el tema de diferenciales por trabajo peligroso, en condiciones físicas rigurosas o en condiciones ambientales difíciles. En consecuencia, acceder a la propuesta de la UIM de cambiar la condición de pago al diferencial que reciben actualmente los TVI, supondría pasar por alto lo que se encuentra regulado para el tema en cuestión. Asimismo, indicó que no ha habido cambio en las condiciones de trabajo de los TVI que amerite una evaluación, en este caso por el equipo idóneo de CHR-RP, para considerar un ajuste en lo que hoy día aplica a este grupo, en cuanto a los diferenciales.

Sobre lo señalado por la UIM que la ACP les paga este diferencial a los trabajadores de otras unidades negociadoras de acuerdo con el salario del trabajador, aun sin precisar a qué trabajadores se refiere, pueden asumir que se trata de los trabajadores de categoría no manuales (NM); sin embargo, la normativa a ellos aplicables en cuanto al tema de diferenciales es el Issuance 531, que también establece la condición de pago, y la ACP les paga conforme a lo allí indicado. (f.206)

Que UIM solicita que la ACP establezca un diferencial a los ingenieros que trabajan en los equipos flotantes de la ACP (ver Parte B de la Contrapropuesta #3 de UIM), por condiciones peligrosas durante el embarque y desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles. Que este diferencial es de 15% del salario básico del trabajador y por todas las horas del turno.

En cuanto al establecimiento de un diferencial por embarque y desembarque peligroso a los ingenieros que trabajan en los equipos flotantes de la ACP de un 15% con base en su salario básico y por todas las horas del turno, manifestó la ACP que la UIM en su escrito omitió establecer su posición; no sustentó su contrapropuesta, ni establece el porqué de su viabilidad.

Que la ACP mediante Contrapropuesta No.3 Revisada de la ACP - 1 de noviembre de 2023 indicó a la UIM que se veía imposibilitada de acoger su propuesta, toda vez que un estudio realizado por la oficina de Políticas y Reglamentos respecto a los riesgos asociados al embarque y desembarque de los ingenieros marinos que trabajan en equipos flotantes del Canal de Panamá determinó que no correspondía el establecimiento de un diferencial.

Que, en vista de los argumentos de la UIM sobre los riesgos asociados al proceso de embarque y desembarque, el equipo negociador de la ACP consideró solicitar a CHR-RP, que es la oficina encargada de realizar estudios sobre diferenciales, que evaluara el trabajo de embarque y desembarque de equipos flotantes en los muelles del Canal. Para ese momento, las sesiones de negociación fueron suspendidas hasta que CHR-RP realizara el estudio de las condiciones de riesgo de embarque y desembarque. El equipo multidisciplinario para realizar el estudio estuvo conformado por personal de: Seguridad Marítima de la Junta de Inspectores; Sección de Higiene y Seguridad Industrial; Equipo de Optimización y Clasificación de Puestos, y Equipo de Reglamentos y Programas. Se visitaron muelles tanto del sector Pacífico y del Atlántico para verificar las condiciones a las cuales refería la UIM mediante su propuesta. Además del equipo multidisciplinario asignado para realizar el estudio, la UIM mantuvo participación a través de los señores Ricardo Espada, Ariel Bárcenas y Jairo Jaén. Luego de considerar los hallazgos de las visitas de campo, el informe de seguridad marítima, la Norma de Seguridad Marítima de Embarque y Desembarque Seguro 2600SEG-305, las consideraciones de seguridad industrial, la evaluación de las descripciones de los puestos objeto del estudio, el procedimiento vigente establecido en el Issuance 532 - Environmental Differentials y la Convención Colectiva de la UIM, se concluyó que la situación de trabajo no cumplía con los requisitos para establecer un diferencial por condiciones peligrosas al abordar o desembarcar un equipo flotante. En consecuencia, mediante memorando del 9 de junio de 2023, la vicepresidenta de Capital Humano (CH) informó que no correspondía el establecimiento del diferencial al cual aspiraba la UIM. Los resultados del estudio en mención, así como el memorando de la VP de CH les fueron compartidos a la UIM durante el proceso de negociación.

La ACP sustentó que embarcar y desembarcar desde y hacia remolcadores, desde y hacia lanchas y muelles es una función inherente de los ingenieros que laboran en los equipos flotantes de la ACP; es decir, que para realizar su trabajo es necesario que embarquen y desembarquen de equipos flotantes en una variedad de situaciones. Que estas funciones la han realizado los ingenieros de máquina desde siempre y son condiciones de trabajo establecidas en sus descripciones de puesto

Que en estas descripciones de puesto están consignadas una serie de condiciones en el ambiente de trabajo que incluye: embarcar y desembarcar de equipo flotante estacionario y en movimiento, con o sin el uso de portalones; embarcar, en operación, desde lanchas, otros remolcadores y muelles; exponerse a la intemperie; caminar sobre cubiertas y superficies resbaladizas; entre otros. Por lo tanto, queda de manifiesto que a la fecha no ha habido cambios en las condiciones de trabajo en cuanto al embarque y desembarque, que amerite el establecimiento del diferencial al cual aspira la UIM. Así también es imperante indicar que la cuadrilla en un equipo flotante está conformada, además de los ingenieros de máquina, regularmente por: capitanes, marineros y aceiteros, y ninguno de ellos recibe un diferencial por embarque y desembarque, toda vez que dichas funciones son propias de la operación del Canal y de las condiciones de trabajo de estos puestos, por lo que acceder al diferencial solicitado por la UIM, pudiera replicarse al resto de los trabajadores que realizan funciones de embarque y desembarque, lo cual causaría un impacto económico insostenible para el Canal de Panamá.

La ACP, en sus alegatos finales manifestó que efectivamente, la Decisión No.17/2018 determinó que era negociable la Sección 27.13 Diferencial de Embarque y Desembarque Peligroso el cual proponía el pago de un nuevo diferencial por embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuestos en condiciones que fueron especificadas también en cada propuesta.

Que la ACP cumplió en iniciar la negociación ordenada por la Junta de Relaciones Laborales y para ello en su *propuesta inicial estableció que se comprometía a mejorar las condiciones de los muelles que representen un riesgo* para el trabajador, en el proceso de embarque y desembarque desde el muelle hacia un equipo flotante de la ACP y viceversa, cumpliendo con la Normativa vigente 2600 SEG-305 Norma de Seguridad Marítima de Embarque y Desembarque Seguro.

Señaló que el control de riesgos y salud ocupacional es una obligación de la ACP, que le compete de acuerdo con el acápite a, numeral 5, artículo 18 de la ley orgánica, establecer normas de salud y seguridad ocupacional a fin de establecer un control de riesgos para la prevención de accidentes, incidentes y enfermedades ocupacionales y la mitigación de sus efectos.

Seguidamente hizo cita del artículo 11 del acuerdo con el Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional de la ACP en el capítulo II Medidas de Control de Riesgos y Salud Ocupacional, Sección Primera Control de Riesgos que señala que “En los programas de control de riesgos se dispondrán las siguientes actividades:

La administración y supervisión del cumplimiento de políticas, reglamentos y procedimientos en materia de seguridad” y también en el artículo 26 del mismo reglamento, se establece que la Autoridad “promulgará y hará cumplir normas internas de seguridad marítima en las aguas del canal”.

Que, a través de la Directriz del Administrador AD-2016-14, se delega a la Junta de Inspectores de la ACP (OPXI) la facultad para aprobar los manuales, normas y procedimientos de seguridad marítima, así como para verificar su cumplimiento y recomendar correctivos de obligatorio acatamiento a fin de mitigar riesgos, siendo uno de estos la NORMA DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE SEGURO 2600SEG-305 (JUNTA DE INSPECTORES), cuyo propósito es establecer la norma para el cuidado que debe tener todo el personal que embarque y/o desembarque de los diferentes equipos flotantes a fin de mitigar riesgos y tener una operación segura.

Por otro lado la ACP, se refirió al establecimiento de diferenciales señalando que la Ley Orgánica, en el numeral 3 del Artículo 85 y el RAP en el Artículo 114, señalan que los diferenciales responden a remuneraciones adicionales (no constituyen salario) y que se pagan cuando el empleado, en el ejercicio de sus funciones, se encuentra expuesto a peligros, condiciones físicas rigurosas o condiciones ambientales difíciles, y que la Administración del Canal no ha logrado, mitigar o eliminar dichas condiciones; o que el riesgo o condición no se encuentre contemplada, por la clasificación del puesto; es decir en la remuneración asignada al puesto del empleado expuesto al riesgo y que la condición de trabajo en la que se presenta el riesgo, sea de aquellas que contempla la normativa respectiva y a las que, en sus funciones, se expone el trabajador. Bajo tales condiciones, los diferenciales, consisten en una compensación adicional al salario base.

También argumentó la ACP que los diferenciales en la ACP no sólo deben ser similares a los existentes al 31 de diciembre de 1999, conforme a lo previsto en el numeral 3 del Artículo 85 de la Ley Orgánica, sino que además de ello deben ser cónsonos con lo que establece el Manual de Personal y las

convenciones colectivas, tal como se desprende de la redacción clara del Artículo 114 del Reglamento de Administración de Personal (RAP):

“Artículo 114. Al empleado que en el ejercicio de sus funciones se encuentre expuesto a peligros, condiciones físicas rigurosas o en condiciones ambientales difíciles, se le pagará un diferencial de conformidad con lo que se establece en el manual de personal y las convenciones colectivas.”

Además de todo lo anterior, la ACP, hizo extensas argumentaciones sobre la aplicabilidad del Issuance 532 en cuanto a la autorización de diferenciales y tarifas de pago.

V. ANÁLISIS DEL CASO Y CRITERIO DE LA JRL

1. CUESTIÓN PREVIA

De conformidad con el artículo 71 del Reglamento General de Procedimiento que establece que las solicitudes de extinción o pérdida del objeto de litigio que se presenten con posterioridad a la fijación de la fecha de audiencia serán resueltas como cuestión previa al momento de resolver el fondo del caso, sin que la presentación de la petición suspenda el trámite del proceso, antes de resolver el fondo de esta solicitud de resolución de estancamientos, la Junta pasa a resolver la solicitud de extinción o pérdida del objeto litigioso, presentada por la licenciada Kellybeth Fernández en representación de la ACP, cuya finalidad es que la Junta concluya el presente proceso sin proferir una decisión sobre el fondo del caso, en virtud de la pérdida del objeto de litigio.

Según se observa en el memorial presentado con antelación a la fecha de audiencia, la ACP fundamentó su escrito en que *“[...el caso actualmente examinado, se ha presentado la pérdida del objeto del litigio debido a que el único propósito del proceso NEG-14/16 era determinar qué asuntos debían ser incluidos en la Convención Colectiva vigente del 11 de septiembre de 2017 al 31 de diciembre de 2020. Desde una perspectiva lógica, esto solo podría haberse logrado bajo los siguientes escenarios:*

1. **Acuerdo durante la vigencia de la Convención 2017-2020:** si las partes involucradas hubieran llegado a un acuerdo sobre la inclusión de una cláusula específica en la Convención Colectiva vigente desde el 11 de septiembre de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2020. Este acuerdo debería haberse alcanzado antes de que la convención fuera reemplazada por una nueva.
2. **Intervención de la Junta de Relaciones Laborales (JRL) para resolver estancamientos antes del reemplazo de la Convención Colectiva 2017 - 2020:** Si la Junta de Relaciones laborales hubiera resuelto un estancamiento en las negociaciones sobre una cláusula específica, tomando la decisión de incluirla en la Convención 2017-2020 antes de que esta fuera sustituida o dejada sin efecto por una nueva convención”. (fs.406-407)

Agregó que ninguno de estos escenarios tuvo lugar, por lo que estamos ante una solicitud para resolver un estancamiento extemporáneo.

Según la apoderada de la ACP la extemporaneidad de esta solicitud para resolver el estancamiento EST-02/24 no radica únicamente en la fecha de presentación, sino en las dinámicas de la negociación colectiva para la consecución de la vigente convención colectiva de la unidad de ingenieros marinos efectiva del 29 de septiembre de 2023 al 31 de diciembre de 2027, puesto que la negociación de la Sección 27.13 Embarque o Desembarque

Peligroso, inició el día 28 de diciembre de 2022, es decir, cuando aún estaba vigente y meses antes de que se adoptara una nueva convención colectiva.

Que, dicha convención colectiva efectiva del 11 de septiembre de 2017 al 31 de diciembre de 2020 desapareció de la vida jurídica el día 29 de septiembre de 2023 cuando se firmó y entró en vigencia la Convención Colectiva efectiva del 29 de septiembre de 2023 con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027, lo cual provocó de facto que haya desaparecido el objeto de litigio del presente negocio jurídico EST-02/24. De allí, que se encuentre debidamente fundamentada la declaratoria de terminación de este proceso EST-02/24 a través de un medio excepcional al haberse extinguido su contenido.

Asimismo, la Lcda. Fernández manifestó que la procedencia de la declaratoria de terminación del presente proceso por la pérdida de objeto litigioso, también tiene sustento en el principio de economía procesal, que le permite a la JRL adoptar las medidas legales que sean necesarias para lograr la mayor economía procesal, lo cual hace viable en este caso de una declaratoria de terminación excepcional del proceso sin pasar por la celebración de audiencias y demás estadios procesales que llevarán al reconocimiento de la pérdida de objeto litigioso.

Mediante Resuelto No.64/2024 de 16 de abril de 2024, la Junta dio traslado de dicha solicitud a la UIM por el término de tres (3) días hábiles, en cumplimiento del artículo 71 del Reglamento General de Procedimiento de la JRL. En término oportuno UIM contestó la solicitud interpuesta por la ACP señalando en la parte medular de su escrito lo siguiente:

1. La Disputa de negociabilidad NEG-14/16 (Acumulada) se presentó ante la JRL el 25 de julio de 2016, producto de la declaración de no negociabilidad de la ACP en la mesa de negociación de una nueva Convención Colectiva y reemplazar la que tenía vigencia 30 de enero de 2007 al 30 de septiembre de 2015.
2. Se firma la nueva Convención colectiva (CC) parcialmente con vigencia 11 de septiembre de 2017 al 31 de diciembre de 2020, ya que quedaron 14 temas pendientes por resolver por parte de la JRL. (Ver prueba UIM 1 adjunta).
3. El 22 de julio de 2020 se inicia la negociación de la nueva convención para reemplazar la vigente con fecha 11 de septiembre de 2017 al 31 de diciembre de 2020.
4. La Junta de Relaciones Laborales de la ACP (JRL), emitió la Decisión No.17/2018 de 27 de agosto de 2018 dentro del proceso NEG-14/16 (Acumulada), en donde su Artículo Segundo declaró negociables las propuestas de UIM de los asuntos siguiente:
 - Sección 27.13 Diferencial por Embarque y Desembarque
 - Sección 33.03 Combatir Conato de Incendio
5. La Decisión No.17/2018 de 27 de agosto de 2018 dentro del proceso NEG-14/16 (Acumulada) emitida por la JRL, fue apelada por la ACP ante la Corte Suprema de Justicia.
6. La Corte suprema de Justicia de la República de Panamá emite fallo el 4 de julio de 2019, en donde confirma el Artículo Segundo de la Decisión No.17/2018 de 27 de agosto de 2018 dentro del proceso NEG-14/16 (Acumulada) emitida por la JRL.
7. La UIM durante el proceso de negación de la nueva CC, señalado en el punto 3 en la mesa de negociación, en el mes de agosto de 2021, nos enteramos por el equipo negociador de la ACP que la CSJ había confirmado la negociabilidad de los 2 asuntos antes mencionado en el numeral 4.

8. El 27 de agosto de 2021 la UIM envía nota 048-UIM-2021, a la Ing. Ilya R. Espino de Marotta, vicepresidenta de Operaciones, solicitando continuar negociando los dos asuntos ordenados negociar por la JRL y la CSJ. Dicha nota tuvo acuso de recibo el mismo día a las 11.18 (Ver prueba UIM 2 adjunta). La Ing. Marotta nunca dio respuesta a la UIM de la nota 048-UIM-2021.

9. La UIM mediante nota 101-UIM-2022 de 24 de agosto de 2022 le solicita nuevamente a la Ing. Marotta continuar negociando los 2 asuntos ordenado por la JRL y la CSJ. (Ver prueba UIM 3 adjunta).

10. El 19 de septiembre de 2022 la UIM recibe respuesta de la Ing. Marotta con fecha 14 de septiembre de 2022, respondiendo la nota 101-UIM-2022, señalando que la Administración del Canal consideró que los dos (2) asuntos estaban incluidos en el pliego de propuesta de la UIM de la negociación de la nueva CC que a esa fecha esperaba resolución por parte de la JRL.

11. La UIM al ver la respuesta de la Ing. Marotta con fecha 14 de septiembre de 2022, que desconocía el procedimiento en cuanto se declara negociable un asunto por parte de la JRL o la CSJ, envía la nota 122-UIM-2022 con fecha 26 de septiembre de 2022 indicándole que era lamentable su respuesta, que se aleja del principio de buena fe y le explicamos que los dos (2) asuntos se tienen que negociar a través del artículo 4 de la CC NEGOCIACIÓN INTERMEDIA y una vez se logren los Acuerdos formarán parte de la CC que esté en vigencia y le adjuntamos las 2 propuestas).

12. El 21 de noviembre de 2022 la UIM recibe respuesta de la Ing. Marotta con fecha 21 de noviembre de 2022, respondiendo la nota 122-UIM-2022 **indicando que la reunión solicitada para iniciar la negociación ordenada por la CSJ se llevará a cabo el 30 de noviembre de 2022 y que el equipo asignado por la ACP estará conformado por el señor Julio Escorcía, Mariluz Araya y José Mata.**

13. Luego de la reunión entre la ACP y UIM, las partes el 28 de diciembre de 2022 se firma el Acuerdo que las partes deben honrar, con ocasión de llevar a cabo la negociación ordenada por la CSJ de los dos (2) asuntos antes mencionados.

14. El Acuerdo antes mencionado en su numeral 1 establece lo siguiente:

"1. Completar los diez (10) días de negociación."

Que, como se puede apreciar las partes se acogieron a las Reglas Básicas de negociación de la CC (Artículo 33) y por virtud de esta, convinieron seis (6) puntos a cumplir, tomando en cuenta que la UIM a través de la nota 122-UIM-2022 (Prueba UIM 5 adjunta), le comunicó a la Ingeniera Ilya de Marotta que los asuntos se tienen que negociar a través del Artículo 4 de la CC (NEGOCIACIÓN INTERMEDIA) y una vez se logren los Acuerdos formarán parte de la CC que esté en vigencia. La Ingeniera Marotta respondió que se había sido asignado para este propósito los señores Julio Escorcía, Mariluz Araya y José Mata, por lo tanto, dicho Acuerdo se tiene que cumplir.

15. Cumpliendo con las reglas básicas de negociación, las partes durante este proceso negociamos los siguientes días de negociación 28 de diciembre de 2022, 3, 4, 5 y 10 de enero de 2023, 27 de junio de 2023, 28 de junio de 2023, 4 de julio de 2023, 1 y 23 de noviembre de 2023.

16. En la mesa de negociación en los diez (10) días mencionados en el punto 2, las partes intercambiamos desde la propuesta inicial de UIM y, posteriormente, la contrapropuesta de ambas partes visible desde la Prueba No.3 hasta la Prueba No.10.

17. Las partes tuvimos por Acuerdo mutuo varios recesos entre el 28 de diciembre de 2022 y el 23 de noviembre de 2023.

18. El 23 de noviembre de 2023 culminó la negociación en la mesa, sin poder llegar a acuerdo y la UIM le declara en mesa a la ACP el estancamiento en las negociaciones.

19. El mismo 23 de noviembre de 2023 la UIM presenta ante la JRL, la solicitud de Resolución de Estancamiento en las negociaciones, luego de cumplir con sus procedimientos de reparto, se le asignó el caso EST-02-24 como ponente del caso a la Lic. Ivonne Durán.

20. El 24 de noviembre de 2023 la JRL mediante la nota JRL-SJ-63/2024, le corre traslado del caso EST-02-24 a la ACP.

21. La JRL realiza diligencias de investigación, entrevistando a Ricardo Espada en representación de la UIM 16-enero-2024 (visible a fojas 182-187) y a Julio Escorcía en representación de la ACP el 23 de enero de 2024 (visible a fojas 188-192), concluyendo la fase de investigación (visible a foja 193 del Expediente Oficial).

22. Mediante Resuelto No.38/2024 de 29 de enero de 2024 programa la audiencia para ventilar la resolución de estancamiento identificado EST-02/24 para el día 16 de abril de 2024 a las 09.00 am de forma presencial en las oficinas de la JRL. Notificado a las partes el 30 de enero de 2024 (visible a fojas 195-196).

23. El 5 de febrero de 2024, la ACP mediante la nota CHR-24-185 fechada 5 de febrero de 2024, después de más de dos (2) meses, la ACP presenta su respuesta ante la Solicitud de Resolución de Estancamiento No. EST 02-24 a través del Gerente de Arquitectura Naval Julio Escorcía (visible a fojas 199 - 209).

24. El 16 de abril 2024 mediante el Resuelto No.64/2024 de 16 de abril de 2024, la JRL minutos antes de la audiencia, corre traslado a la UIM solicitud de Declaración de Pérdida de Objeto Litigioso presentada por la ACP el 15 de abril de 2024 un día antes de la audiencia y concede al Sindicato el término de tres (3) días hábiles para presentar nuestra conformidad u oposición a dicha solicitud.

En adición, UIM manifestó que una negociación entre la Autoridad del Canal de Panamá y un Representante Exclusivo se puede llevar a cabo por dos vías, a saber:

1. A través de la negociación de una Convención Colectiva, en la que se acuerdan todas las normas convencionales que regirán en las relaciones laborales entre el RE y la ACP por un período determinado.

3. A través de una negociación intermedia que implica que la existencia de una Convención Colectiva vigente entre las partes, pero que no incluye un tema que es de interés de las partes negociar ya sea porque no se tenía la necesidad de negociarlo porque viene a surgir tiempo después de suscrita la Convención Colectiva vigente y las partes acuerdan negociarlo o por solicitud de una de las partes y se llega a un Acuerdo.

Los Acuerdos que se suscriban en una negociación intermedia se plasmarán en un Memorando de Entendimiento (MDE) que forma parte integral de la Convención Colectiva vigente al momento de su otorgamiento y suscripción por las partes.

Lo señalado se comprueba en el Artículo 1 - Marco Normativo plasmado en la Convención Colectiva de 11 de septiembre de 2017 que, en su parte relevante, a la letra dice:

"[...] Las partes acuerdan cumplir con los términos de este Convenio Colectivo, así como cualquier acuerdo o Memorando de Entendimiento que surja durante su vigencia. [...]".

UIM manifestó que se ve en la necesidad de desvirtuar el argumento que presenta la ACP en cuanto a que se da la pérdida de objeto litigioso en este caso por razón de que se suscribió una nueva Convención Colectiva el 29 de septiembre de 2023.

Que el tema que se estaba negociando no formaba parte del pliego de negociación presentado por UIM en las negociaciones de la Convención Colectiva firmada recientemente, por lo que se concluye erróneamente que al firmar la Convención Colectiva se supera la negociación del tema en cuestión.

Que el tema surgió como una negociación intermedia durante la vigencia de la Convención Colectiva anterior (la suscrita el 11 de septiembre de 2017), pero ese hecho únicamente es relevante para verificar que UIM cumplió con el procedimiento establecido por la Convención Colectiva de 2017 al requerir una negociación intermedia.

Que como en efecto sucedió en su caso, se negocia una Convención Colectiva nueva suscrita el 29 de septiembre de 2023 y cuando se suscribe la misma no se puede concluir que se da la pérdida de objeto litigioso porque la negociación intermedia de un tema es totalmente independiente de la Convención Colectiva que expira debido a que, precisamente, porque las partes no han suscrito un Acuerdo que forme parte de la Convención que expira, y la negociación en cuestión sobrevive y sobrevivió la expiración de la CC, en este caso 2017- 2020, así quedó plasmado también en el Acuerdo firmado, que se tiene que cumplir con diez (10) sesiones de negociación, como ocurrió.

Que, siendo así las cosas, si una Convención Colectiva expira y se suscribe una nueva, y no se ha suscrito un MDE sobre el tema que se estaba negociando, como es el caso que nos ocupa, este tema y, por ende, su negociación a través de una negociación intermedia se mantiene su existencia y, en el evento que se suscriba un Acuerdo, el mismo formará parte de la Convención Colectiva que se encuentre vigente al momento de la suscripción de dicho Acuerdo y tendrá la misma vigencia que tenga la CC a la que se incorpora.

Más aún, tomando en consideración que el Acuerdo firmado por las partes para negociar la sección 27.13 Embarque y Desembarque Peligroso, se suscribió partiendo del hecho que era una Negociación Intermedia entre las partes, tal cual la UIM lo explicó en la solicitud para negociar, lo ordenado por la CSJ, requerido por UIM a través de la nota 122-UIM-2022 y las mismas partes se acogieron a estas normas para llevar a cabo la negociación en cuestión, extendiendo la negociación por voluntad de las partes, para realizar pruebas, investigaciones etc., que puedan ayudar a las partes a poder lograr un Acuerdo en la negociación.

En cualquier tipo de negociación, las partes pueden extender los términos, y, que en este caso se tiene que cumplir el Acuerdo que señala 10 días de negociación y los mismos se cumplieron el 23 de noviembre de 2023. Todo lo anterior, trae como resultado un proceso de estancamiento que la JRL debe resolver de acuerdo con sus procedimientos.

Una vez se pronuncie la JRL, las partes tenemos que plasmar esa decisión en un Memorando de Entendimiento e incorporarlo a la CC que esté en vigencia,

precisamente, porque, como hemos indicado, dicho Memorando de Entendimiento nace de una negociación intermedia.

De ahí, se concluye que el tema de este caso se mantiene con vida por razón de que no hay MDE suscrito durante la Convención Colectiva de 2017 que expirara al momento que expiró dicha Convención por razón de la suscripción y adopción de la nueva Convención Colectiva el 29 de septiembre de 2023. Es por ello por lo que no se concreta la pérdida de objeto litigioso en este caso, como lo argumenta la ACP.

Finalizó su escrito pidiendo a la JRL que Desestime la solicitud presentada por la ACP por improcedente.

Vistas las posiciones de las partes la Junta pasa al examen de las normas aplicables a la situación jurídica planteada.

“Artículo 71- Pérdida del Objeto de Litigio.

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

Por su parte el artículo 67 del reglamento se refiere al procedimiento que debe seguir la solicitud.

Mientras la ACP procura que esta Junta determine que el objeto del proceso se extinguió, en virtud de la existencia de un nuevo convenio colectivo, UIM es del criterio que, al no haberse logrado un acuerdo, previo a la expiración de la convención colectiva anterior y continuar las negociaciones durante la vigencia de la nueva convención colectiva, no se ha perdido el objeto del proceso, al mismo tiempo que señala que estas negociaciones no formaron parte de la nueva convención colectiva.

A efectos de contextualizar esta incidencia del proceso, la JRL considera importante recordar, que el presente proceso de estancamiento en las negociaciones tuvo su origen, en las negociaciones emprendidas por el RE y la ACP, *en virtud de lo dispuesto en la Decisión 17/2018 de 27 de agosto de 2018 que declaró negociables las propuestas presentadas por el sindicato durante la negociación de la convención colectiva 2017-2020, decisión de la Junta confirmada por la Sala Tercera de la Corte mediante fallo de 4 de julio de 2019.*

En cumplimiento de esta decisión y por solicitud de la organización sindical las partes iniciaron una negociación intermedia el 28 de diciembre de 2022, negociación que se extendió hasta el 23 de noviembre de 2023, fecha en que UIM declaró en la mesa de negociación que las negociaciones estaban estancadas y pidió la intervención de la Junta para resolver el estancamiento.

Paralelo a este proceso y hasta 29 de septiembre de 2023 las partes, UIM y ACP, firmaron un nuevo convenio colectivo, las negociaciones del asunto que nos ocupa se extendieron hasta el 1 de noviembre de 2023, posterior a la entrada en vigencia del convenio colectivo 2023-2027.

Para resolver esta incidencia, esta Junta toma en cuenta un hecho determinante: es un hecho cierto y probado que las negociaciones entre las partes continuaron **con posterioridad** a la firma del nuevo Convenio Colectivo 2023 - 2027. Este hecho reviste especial relevancia, en tanto que la finalidad última de un proceso de negociación es precisamente la consecución de acuerdos sobre materias susceptibles de negociación como es el presente caso.

Desde la perspectiva de esta Junta, las actuaciones de las partes tras la firma del referido convenio no evidencian una pérdida de objeto del presente proceso. Por el contrario, la continuación de las negociaciones pone de manifiesto que el objeto de la negociación se mantenía, y que al no alcanzarse un acuerdo entre las partes, se presenta como una controversia ante la Junta, cuya solución requiere su intervención, especialmente considerando que el presente procedimiento busca resolver el estancamiento surgido en dichas negociaciones.

De allí que entiende esta Junta que el objeto del proceso no se ha extinguido, como lo sostiene la parte administrativa. Por el contrario, la actuación posterior de ambas partes contradice dicha posición y demuestra la vigencia del conflicto, específicamente en lo relativo a la solicitud de establecer un diferencial por embarque y desembarque peligroso.

En virtud de las consideraciones expuestas, esta Junta estima procedente emitir Decisión sobre el fondo del presente caso, relativo al estancamiento en las negociaciones entre la UIM y la ACP.

2. DE LAS NORMAS APLICABLES

A continuación, hacemos cita de los artículos relacionados con la controversia:

“Artículo 101. La obligación de la administración de la Autoridad, así como la de cualquier representante exclusivo de negociar de buena fe, se definirá y desarrollará en los reglamentos, e incluirá, como mínimo, el requisito de que, en las negociaciones, las partes sean representadas por personas facultadas expresamente para lograr acuerdos que obliguen a sus representados, sin perjuicio de que ninguna de las partes podrá ser compelida u obligada a aceptar o acordar una propuesta o hacer concesión alguna.

La administración de la Autoridad, previa solicitud, suministrará al representante exclusivo la información pertinente sobre temas discutidos dentro del ámbito de la negociación colectiva, de conformidad con lo que establezcan los reglamentos, siempre que la información pueda ser suministrada de conformidad con esta Ley.”

“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. ...”.

Por otro lado, el Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP define conceptos aplicables a este tipo de controversia, entre los cuales se encuentran:

“Artículo 4. Para los propósitos de este reglamento los términos que a continuación se expresan tendrán el significado siguiente:

1...

2...

3...

4...

5. Negociación colectiva. Negociación llevada a cabo entre la administración y el representante exclusivo de una unidad negociadora, realizada de acuerdo con lo preceptuado en la ley orgánica, este reglamento y en los procedimientos establecidos, con el objeto de lograr una convención colectiva u otros acuerdos complementarios o especiales sobre materias sujetas a negociación.

6...

7...

8. Estancamiento. Punto en la negociación en donde las partes no pueden llegar a un acuerdo a pesar de sus esfuerzos.”

El Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP también desarrolla los objetivos y facultades de las organizaciones laborales en el Canal, en los Artículos 22 y 51:

“Artículo 22. Toda organización laboral deberá tener los siguientes objetivos:

1. Defender los derechos de los trabajadores y mejorar sus condiciones de trabajo dentro del marco de la ley orgánica, este reglamento y, en su caso, las convenciones colectivas.

2. Ser representante exclusivo de los trabajadores de una unidad negociadora.

3. Propugnar que las relaciones entre los trabajadores y la administración se desarrollen sobre bases de justicia y respeto mutuo.”

“Artículo 51. Todo representante exclusivo tendrá los siguientes derechos de conformidad con el artículo 97 de la ley orgánica y este reglamento:

1...

2...

3. Representar los intereses de todos los trabajadores de una unidad negociadora, estén afiliados o no a la organización sindical.” [...]

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN DE LA JRL.

Analizados los antecedentes del caso, las posturas de ambas partes y la normativa aplicable, corresponde ahora revisar cuál fue la última y mejor oferta presentada, tanto por el UIM como por la ACP, a fin de proceder con el análisis, la conclusión, la fundamentación y la decisión que permita resolver este *impasse*.

La última propuesta de UIM (contrapropuesta No.3 de UIM de 1 de noviembre de 2023 de la sección 27.13 Embarque o Desembarque peligroso), fue presentada en dos secciones A y B, para el mejor entendimiento de la

propuesta, la JRL ha integrado las dos secciones en una sola redacción que es la siguiente:

ARTÍCULO 27

DIFERENCIALES POR TRABAJOS PELIGROSOS, EN CONDICIONES FÍSICAS RIGUROSAS O EN CONDICIONES AMBIENTALES DIFÍCILES

SECCIÓN 27.13 EMBARQUE O DESEMBARQUE PELIGROSO

A- INGENIEROS INSPECTORES:

Pago por turno: Se le pagará un diferencial de quince por ciento (15%) a los ingenieros inspectores de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos asignados a trabajar en los buques en tránsito o que operan en las aguas del Canal de Panamá, tal y como se establece a continuación:

1. Este diferencial se pagará con base en el salario básico por hora del trabajador, excluyendo cualquiera remuneración adicional (exclusive of any additive), por todas las horas del turno.

2. Este diferencial es para compensar el riesgo asociado por Embarque o Desembarque de buques, desde o hacia una lancha u otro embarque de buques en las siguientes áreas geográficas:

- a) Al sur del muelle de la mina.*
- b) Fondeadero de Cristóbal.*
- c) Aguas del Canal de Panamá.*
- d) Ocasionalmente, fuera del rompeolas de Cristóbal.*

Los Ingenieros Inspectores embarcan buques que transitarán por el Canal o atracarán en uno de dos terminales de puerto (Balboa o Cristóbal). Los embarques son normalmente desde lanchas y tienen lugar en el anclaje exterior de la terminal de puerto del Pacífico o dentro del rompeolas de la terminal del Atlántico. Ocasionalmente, el embarque ocurre fuera del rompeolas de Cristóbal. Por lo general, un buque será embarcado subiendo una escalera de cuerda (de Jacob) que cuelga sobre el costado del buque o subiendo la escalera de alojamiento de la embarcación. En condiciones marítimas adversas, existe un peligro considerable de realizar tales transferencias debido al cambio errático y rápido en los movimientos relativos entre la lancha y el buque, en condiciones de clima, vientos de más de 15 nudos, lluvia o cubiertas mojadas, cubiertas sin anti resbalantes, oscuridad, separación entre buque/muelle, separación entre embarcaciones, etc. Esto puede conducir a atrapamiento entre el buque y la lancha, colisión entre el buque y la lancha, y colisión entre el buque y el personal de embarque debido al movimiento de balanceo.

La exposición al peligro se magnifica cuando las bandas de rodadura de la escalera de embarque y los asideros de mano están mojados y, por lo tanto, resbaladizos. Las cargas de cubierta, como se asegura en muchos buques, plantean condiciones peligrosas para el personal que debe proceder desde el punto de embarque hasta el puente del buque. El embarque nocturno, durante la lluvia o cuando el barco está en movimiento, agrava estos peligros.

La paga por embarque o desembarque peligroso, por lo tanto, reconoce todos los peligros asociados con el embarque y el desembarque de buques por lancha, así como los relacionados con el movimiento por las cubiertas y pasillos de los buques en todas las condiciones.

B- INGENIEROS QUE TRABAJAN EN LOS EQUIPOS FLOTANTES DE LA ACP

Pago por Turno: Se le pagará un diferencial de quince por ciento (15%) a los ingenieros de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos asignados a trabajar en los equipos flotantes de la ACP, tal y como se establece a continuación:

- 1. Este diferencial se pagará con base en el salario básico por hora del trabajador, excluyendo cualquiera remuneración adicional (exclusive of any additive), por todas las horas del turno.*

2. Este diferencial es para compensar el riesgo asociado por el embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuestos en las siguientes condiciones:

- a. Movimiento en cualquiera de las instancias desde o hacia la embarcación debido a la operación de la embarcación y para mantener la continuidad de la operación:
 1. Embarque o desembarque desde el equipo flotante hacia una lancha y viceversa.
 2. Embarque o desembarque desde un equipo flotante hacia otro.
 3. Embarque o desembarque desde un equipo flotante sin propulsión el cual sea impulsado por equipos externos.
- b. Por condiciones climatológicas:
 1. Condiciones de clima, vientos de más de 1.5 nudos.
 2. Lluvias en la cual se mantenga la cubierta con agua.
 3. Cubiertas sin condiciones anti resbalantes.
 4. Oscuridad en la cubierta por efecto de la maniobra.
- c. Por diferencia de más de un pie (12 pulgadas) de separación de las embarcaciones.
 1. Por separación en altura entre embarcaciones/muelle
 2. Por separación entre las embarcaciones/muelle

Por su parte la última oferta de la ACP es:

CONTRAPROPUESTA No.3 REVISADA DE LA ACP - 1 de noviembre de 2023

Sección 27.13 EMBARQUE O DESEMBARQUE PELIGROSO

A. INGENIEROS INSPECTORES:

La ACP se ve imposibilitada de acoger la contrapropuesta #2 de UIM- 10 de enero de 2023, Sección 27.13 Embarque y desembarque peligroso, A-ingenieros inspectores, toda vez que las condiciones de pago para los diferenciales ya están establecidas en el Issuance 532-Enviromental Differentials. Además, a los Inspectores de Naves en Tránsito se les paga un diferencial del 15% por exposición a condiciones peligrosas al abordar o desembarcar una nave.

B. INGENIEROS QUE TRABAJAN EN EQUIPOS FLOTANTES DE LA ACP

La ACP se ve imposibilitada de acoger la contrapropuesta #2 de UIM -10 de enero de 2023, Sección 27.13 Embarque y desembarque peligroso, B - Ingenieros que trabajan en los equipos flotantes de la ACP, toda vez que el estudio realizado por la oficina de Reglamentos y Programas (CHR-RP) respecto a los riesgos en las condiciones de embarque y desembarque de los ingenieros marinos que trabajan en equipos flotantes del Canal de Panamá, determinó que no correspondía el establecimiento del diferencial.

Antes de continuar con el análisis de las propuestas presentadas, la Junta considera importante puntualizar dos aspectos relativos a la negociación que origina este estancamiento.

En primer lugar, es importante referirnos al objeto del proceso, dada la frecuente dificultad de las partes de concentrar sus esfuerzos argumentativos y probatorios **sobre la materia a resolverse en un proceso de estancamiento**, debemos ser enfáticos **en manifestar que, en la resolución de un estancamiento, no se define si un tema es negociable o no**, sino cual es la mejor propuesta para resolver el estancamiento, para lo cual las partes necesariamente han de explicar su propuesta a la Junta, así como los argumentos que la sustentan.

Es importante señalar que los aspectos negociables o no negociables de un asunto se debaten y deciden a través del proceso de revisión de disputa de negociabilidad, tal como ocurrió en el presente caso, que, ante la negativa de la ACP a negociar una propuesta, la Junta se pronunció sobre la

negociabilidad del asunto, decisión ya revisada por la Sala Tercera, ratificando lo decidido por la Junta.

Dicho en otra forma, en el presente caso, tanto la JRL como la Sala III de la Corte Suprema de Justicia, se pronunciaron de manera favorable respecto a el derecho del RE a negociar el establecimiento de un diferencial aplicable al embarque y desembarque peligroso. Aspecto sobre el cual volveremos más adelante en esta decisión en virtud de los argumentos esgrimidos por las partes en defensa de sus posiciones de negociación.

Dicho lo anterior, corresponde a la Junta determinar, si se resuelve el presente estancamiento fijando o no el establecimiento de un diferencial y en caso de establecerse bajo qué criterios o condiciones de trabajo autorizadas.

Es oportuno recordar que, los diferenciales proceden en la medida que existe un riesgo que no ha podido ser mitigado o eliminado por la ACP, aspecto que se encuentra definido en el numeral 3 del Artículo 85 y el RAP en el Artículo 114, ambas normas refieren que los diferenciales responden a remuneraciones adicionales que se pagan cuando el empleado, en el ejercicio de sus funciones, se encuentra expuesto a peligros, condiciones físicas rigurosas o condiciones ambientales difíciles, y que la Administración del Canal no ha logrado, mitigar o eliminar dichas condiciones; o que el riesgo o condición no se encuentre contemplada, por la clasificación del puesto; es decir, es la remuneración asignada al puesto del empleado expuesto al riesgo y que la condición de trabajo en la que se presenta el riesgo, sea de aquellas que contempla la normativa respectiva y a las que, en sus funciones, se expone el trabajador.

En el presente caso, de acuerdo con la última propuesta del Sindicato abordamos el establecimiento de un diferencial ante las siguientes situaciones de trabajo:

En la parte A de la propuesta que trata de los **ingenieros inspectores**, el sindicato aspira al pago de un 15% a los ingenieros marinos asignados a trabajar en los buques en tránsito o que operan en las aguas del Canal de Panamá, el cual se pagaría con base en el salario básico por hora de trabajador excluyendo cualquiera remuneración adicional por todas las horas del turno.

Según establece la propuesta este diferencial es para compensar el riesgo asociado por Embarque o desembarque de buques, desde o hacia una lancha u otro embarque de buques en las áreas geográficas correspondientes: al sur del muelle de mina, fondeadero de Cristóbal, aguas del Canal de Panamá, fuera del rompeolas de Cristóbal.

El sindicato en su propuesta plasmó que existen muchas evidencias de accidentes ocasionados en el proceso de embarque o desembarque y el ingeniero está expuesto a escenarios que le pudieran ocasionar un accidente, que existen muchos tipos de embarcaciones y los arreglos de las escalas para embarque o desembarque son completamente diferentes y para realizar un embarque seguro se debe tomar muchas cosas antes de embarcar como velocidad del viento, oleaje, tipo de lancha, tipo de escala condiciones de viento de día y de noche.

En otra línea de argumentación, UIM manifestó que aspiran obtener para los trabajadores un tratamiento igual basado en equidad con respecto al pago de diferencial que se da con otras unidades negociadoras, que el pago de diferencial que propone UIM, es con base al salario del ingeniero marino de que se trate, mientras que la guía *Issuance 532* establece que el pago diferencial se efectúa con base al salario MG-10 escalón 2, que es un grado

que no pertenece a la unidad negociadora de los ingenieros marinos, sino a la unidad negociadora de los trabajadores no profesionales.

Para probar la forma de pago de este diferencial, UIM adujo el testimonio de Eric Rodríguez (fs.894 y ss.) quien es Arqueador NM-12 en la ACP, encargado de velar por la parte de cuarentena, inspección a embarcaciones, arqueo y facturación, quien, a pregunta del representante del sindicato, el señor Rodríguez declaró que se le paga un diferencial de embarque por un monto del 15% por las 8 horas de trabajo.

También se practicó el testimonio de Eduardo Castañeda (fs.895 - 899), quien entre otras cosas se refirió a la forma como los ingenieros inspectores ejecutan el embarque y desembarque de los buques en tránsito. A pregunta de la ponente acerca del diferencial de embarque y desembarque el trabajador manifestó:

"Bueno, sí espero que mi respuesta no sea incómoda, pero no nos pagan al puesto mío, o sea, no me pagan al puesto de NM-16; me pagan a otro grado que es completamente diferente para embarque y desembarque, y yo me quejé en aquel momento y me dijeron que esas son las reglas y cuando pasó eso yo preferí mejor pues solamente cuando era necesario, como en la pandemia, a mí me pidieron ir a cubrir allá, porque no había quien estuviera y yo en pandemia lo cubrí. Pero no estaba de acuerdo." (fs.899).

En contraposición a lo anterior la ACP respecto a este punto manifestó, que las propuestas traídas a la mesa se escapan de lo incluido en la Decisión de la JRL respecto a la disputa de negociabilidad 14/16, ya que la propuesta, la cual se ordenó a negociar con el sindicato, dista de involucrar un nuevo componente y es el de negociar diferenciales con los TVI hoy inspectores de naves. Resaltando también que ya existen fallos de Sala Tercera, como el fallo del 24 de junio de 2020 sobre disputa de negociabilidad también propuesta por la UIM, el cual señala que no es viable que la ACP se vea obligada a negociar remuneraciones extraordinarias al salario a cambio de la ejecución de funciones inherentes al puesto ejercido, puesto que tal situación constituye una aspiración a un beneficio suplementario y vulnera además el sistema de clasificación de puestos existentes. Que, UIM arguye un diferencial por embarque y desembarque, acción que es totalmente inherente a las funciones de su puesto, establecidas en sus descripciones de puesto y que también ya se le paga un diferencial al respecto.

Respecto a este punto, de manera consistente la ACP manifestó que los Ingenieros que se desempeñan como TVI, ya reciben un diferencial condicionado al Issuance 532 y además se les paga un diferencial del 15% por exposición a condiciones peligrosas al abordar o desembarcar una nave; y en la convención colectiva actual, la UIM y la ACP reconocen el *Issuance 532* como el instrumento que regula las condiciones de pago para los diferenciales.

En cuanto a sus propuestas de mejorar las condiciones de los muelles que presenten un riesgo al trabajador con el proceso de embarque y desembarque desde el muelle hacia un equipo flotante de la ACP y viceversa, cumpliendo la norma de seguridad marítima de embarque y desembarque seguro para cumplir con este propósito, señalan que la ACP realizó las evaluaciones de riesgo y prácticas seguras resultado de estas investigaciones detalladas que no existía tal riesgo que no se estuviera ya cubriendo y mitigando con el cumplimiento de normas de seguridad marítima y desembarque seguro, solicitando a la JRL que acoja su última propuesta.

Para respaldar su posición la ACP presentó **la descripción de puesto de los inspectores de naves en tránsito**, (f.593 y ss.) que en su punto 3 Esfuerzos Físicos (f.594), establece lo siguiente:

3. Esfuerzos Físicos: El titular está expuesto a las condiciones y peligros relacionados con las operaciones marítimas y especialmente aquellas ocupaciones de ingeniería marítima: ruidos excesivos acompañados de calor. Movimiento y vibración. también hay cubiertas mojadas y resbalosas, escaleras y superficie grasosa. Aborda y desembarca naves en el anclaje y en tránsito utilizando la escala Jacob o de Portalón.

Igualmente presentaron la *Guía Issuance 532* y su traducción (fs.595-614), y la convención colectiva ACP - UIM, 2023 - 2027 que en su artículo 27 trata de los diferenciales por trabajos peligrosos, en condiciones físicas rigurosas o en condiciones ambientales difíciles (fs.775 y ss.) y fallos de la Sala Tercera de Corte Suprema de Justicia con relación a disputas de negociabilidad de la unidad negociadora de UIM.

La resolución de esta parte del estancamiento en las negociaciones hace necesario evaluar sus antecedentes y ámbito, en este sentido es indispensable remitirnos a la decisión de la JRL revisada por la Sala Tercera, esta decisión entre otras consideraciones señaló lo siguiente:

“La JRL destaca que UIM, en la prueba UIM #9, ha mostrado que su convenio colectivo que expiró en el año de 2016 ya contenía cláusulas que hacían referencia al reconocimiento de estos diferenciales (fojas 1176 y 1183), ya que dicha convención colectiva contiene un capítulo entero sobre diferenciales por trabajos peligrosos, en condiciones físicas rigurosas, y en condiciones ambientales difíciles. Este capítulo hace referencia al “Issuance 532”, pero al hacerlo así, convierte ese Issuance 532 en una norma bilateral, que tiene aplicabilidad a causa de un acuerdo de voluntades, al ser adoptado mediante el contrato colectivo entre la administración y la UIM. **Por otro lado, esta prueba muestra que, por virtud del acuerdo entre las partes, se adoptaron allí una serie de diferenciales como los de Altura, Altura Extrema, Diferencial por Exposición a Explosivos y Material Incendiario de Alto Grado, de Bajo Grado, Diferencial por Ruidos en la Draga Mindi, entre otros. Esta prueba reafirma la convicción de la JRL que el tema del pago de diferenciales por trabajos peligrosos, en condiciones físicas rigurosas, y en condiciones ambientales difíciles es un tema negociable, cuya materia es sujeta a ser incorporada en las convenciones colectivas en los procesos de negociación de la ACP y los representantes exclusivos de las unidades negociadoras reconocidas.**

Por lo tanto, la JRL declara que la propuesta de negociación sobre la Sección 27.13 no infringe ni el numeral 3 del artículo 85 ni el artículo 102 de la Ley Orgánica, así como tampoco infringe el artículo 114 del Reglamento de Administración de Personal de la Autoridad del Canal de Panamá, y es negociable.” (énfasis es nuestro)

Esta decisión fue revisada por la Sala Tercera de la Corte quien ratificó lo decidido por la Junta.

“Según las constancias procesales en esas secciones la Unión de Ingenieros Marinos (UIM) propuso negociar se pagara un diferencial del 30% por el embarque o desembarque de equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuesto en determinadas condiciones; y que la Autoridad del Canal de Panamá pague al ingeniero de máquina un diferencial equivalente del 5% de su salario

base por formar parte de la cuadrilla de lancha contra un conato de incendio, alegando cambio en las condiciones de empleo de los trabajadores, de lo que no conceptuamos se enmarque en una clasificación de cargos, la cual vemos, se basa en el salario por el trabajo que se realiza.

Luego entonces, consideramos que no se puede soslayar que el asunto propuesto por la UIM para someterse a una negociación puede ser aprobados o no, para que figuren en la convención colectiva, de ahí, que se desprende que es en la negociación que se examinarían otras situaciones, y no cuando se decide sobre si es negociable o no.

En este caso, precisa considerar también que el pago del diferencial, es un asunto establecido en la Convención Colectiva de la Unidad de Ingenieros Marinos, de lo que se entiende ha sido objeto de negociaciones antes.

Frente a todo ese escenario, este Tribunal interpreta que el pago del diferencial por las circunstancias que nos ocupan, han sido negociadas en la convenciones colectivas con anterioridad, y que en este caso, se pide un determinado porcentaje; **siendo cuestión distinta cuándo se hará efectivo el pago de un diferencial, a si el pago del diferencial es un tema negociable, lo que estimamos es propio de la negociación propiamente, por tanto, que estimamos es viable declarar como negociable el pago de un diferencial por cuanto, que no se enmarca dentro de la excepción de clasificación de cargos, por ello, que estimamos que no prosperan los cargos de ilegalidad alegados por la entidad recurrente**, la Autoridad del Canal de Panamá, por tanto, que lo procedente es confirmar la decisión de la Junta de Relaciones Laborales Apelada. (énfasis de la JRL)

Es importante señalar entonces, que en la revisión de negociabilidad de la Junta de la Sección 27.13, no incluía aspectos relativos al embarque y desembarque a los buques en tránsito y para efectos de este caso como ha venido anotando la ACP, esta propuesta excedió las situaciones de trabajo ventiladas en el caso No. NEG 14/16, un giro en la negociación respecto a la aspiración original, declarada negociable por la JRL, por lo cual siendo consistentes con la decisión adoptada, no considera viable incluir la redacción de la parte A de la propuesta presentada por UIM en torno a incluir una fórmula de pago distinta al diferencial existente por embarque y desembarque aplicable a los ingenieros inspectores (TVI).

Dicho lo anterior, corresponde ahora revisar el apartado concerniente a la parte B de la propuesta, que se refiere al diferencial de embarque y desembarque aplicable a los ingenieros que proviene del caso NEG-14/16, cuya última mejor propuesta por parte del sindicato es del tenor siguiente:

B- INGENIEROS QUE TRABAJAN EN LOS EQUIPOS FLOTANTES DE LA ACP

Pago por Turno: Se le pagará un diferencial de quince por ciento (15%) a los ingenieros de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos asignados a trabajar en los equipos flotantes de la ACP, tal y como se establece a continuación:

1. Este diferencial se pagará con base en el salario básico por hora del trabajador, excluyendo cualquier remuneración adicional (exclusive of any additive), por todas las horas del turno.
2. Este diferencial es para compensar el riesgo asociado por el embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuestos en las siguientes condiciones:

a. Movimiento en cualquiera de las instancias desde o hacia la embarcación debido a la operación de la embarcación y para mantener la continuidad de la operación:

1. Embarque o desembarque desde el equipo flotante hacia una lancha y viceversa.
2. Embarque o desembarque desde un equipo flotante hacia otro.
3. Embarque o desembarque desde un equipo flotante sin propulsión el cual sea impulsado por equipos externos.

b. Por condiciones climatológicas:

1. Condiciones de clima, vientos de más de 1.5 nudos.
2. Lluvias en la cual se mantenga la cubierta con agua.
3. Cubiertas sin condiciones anti resbalantes.
4. Oscuridad en la cubierta por efecto de la maniobra.

c. Por diferencia de más de un pie (12 pulgadas) de separación de las embarcaciones.

1. Por separación en altura entre embarcaciones/muelle
2. Por separación entre las embarcaciones/muelle

UIM considera, que existe un riesgo asociado por el embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles, además por la transferencia de abastecimientos o repuestos en ciertas condiciones de trabajo que ameritan el pago de un diferencial, identificando algunas situaciones de trabajo en las que aplicaría.

Para sustentar su postura en el acto de audiencia, UIM aportó el testimonio de ingeniero Vladimir Small, que en su parte medular expuso lo siguiente:

RICARDO ESPADA: *¿Le representa usted algún tipo de riesgo en el proceso de abordaje, como usted lo llama, que es embarque?*

VLADIMIR SMALL: *Claro.*

RICARDO ESPADA: *¿Podría decirlo?*

VLADIMIR SMALL: *Claro, porque nosotros embarcamos con lluvia con sol, embarcamos con lo que sea, como esté el ambiente, como esté el ambiente atmosférico y sí en cualquier momento, hasta en el embarque más sencillo que es el del muelle, siempre existe la peligrosidad de resbalarte, de que algún remolcador en su momento que tú estés, que ya sucedió de hecho, es más, yo creo que fue por una lancha, un compañero abordando una lancha pasó rápido y cayó al piso por el oleaje de la lancha y tuvo incapacitado no sé cuánto tiempo. Después, bueno, de allí a otros compañeros al igual le ha sucedido resbalones, eso es en el más sencillo; en el más difícil que es en la plancha esa de pirata ya se dificulta mucho más las cosas porque tienes que brincar de un lugar a otro, literal brincar tienes que hacerlo. Entonces, eso es algo establecido por la Administración y bueno, ahí es que se hace.*

RICARDO ESPADA: *Por estar expuesto a estos tipos de riesgo que usted acaba de mencionar, ¿la Autoridad del Canal de Panamá le paga algún diferencial?*

VLADIMIR SMALL: *Para nada.*

Por su parte la ACP en su última mejor oferta señaló que se veía imposibilitada de acoger la contrapropuesta revisada de UIM, toda vez que el estudio realizado por la oficina de Reglamentos y Normas (CHR-RP) respecto a los riesgos en las condiciones de embarque y desembarque de los ingenieros

marinos que trabajan en equipos flotantes del Canal de Panamá, determinó que no correspondía el establecimiento de un diferencial.

Copia certificada de este estudio fue presentado por la ACP (fs.584). Y la Junta considera de relevancia su examen, dado que durante las negociaciones ambas partes estuvieron de acuerdo con la práctica de este estudio.

Dicho documento en su conclusión estableció lo siguiente:

“Luego de considerar los hallazgos a nuestra visita de campo, el informe de seguridad Marítima provisto por OP-IS la Norma de seguridad Marítima de Embarque y Desembarque Seguro 26000SEG-305 (Junta de Inspectores), las consideraciones de seguridad industrial, la evaluación de las descripciones de los puntos objeto de este estudio, el procedimiento vigente establecido en el Issuance 532- Enviromental Differentials del Panama Canal Personnel Manual (PCPM) y en la Convención Colectiva de la Unidad de Ingenieros Marinos (UIM), se concluye que esta situación de trabajo no cumple con los requisitos para establecer un diferencial por condiciones peligrosas al abordar o desembarcar una nave.”

No obstante, lo anterior, observa la Junta que hay aspectos de este estudio, que detallan situaciones que son incompatibles con la conclusión expresada, para un mejor entendimiento nos permitimos reproducir textualmente los hallazgos encontrados en las visitas a los muelles que describen las condiciones en las que se realizan las actividades de embarque y desembarque.

“Visitas a los muelles del Pacifico:

• **Diablo:**

Es un muelle flotante, que tiene la condición de que hay una diferencia entre la altura del muelle con los diferentes tipos de remolcador; situación que ha sido minimizada con la Instalación de escaleras. Hay una diferencia entre la altura del muelle existente, con la de los diferentes tipos de remolcador. Esta diferencia ha sido minimizada con escaleras que han sido instaladas.

Este muelle está siendo reemplazado por uno nuevo, que no se pudo visitar porque los trabajos no han terminado.

Los miembros de la UIM alegan que hay diversas situaciones que ponen en riesgo sus vidas al embarcar o desembarcar del muelle al equipo flotante o viceversa, o de un equipo flotante a otro. **Señalan que el francobordo (distancia vertical) desde la cubierta principal del equipo flotante hacia el agua, o entre equipos flotantes) es de más de un pie (12 pulgadas) y por razones de oscuridad en la cubierta del remolcador.**

Alegan que un riesgo importante es que tienen que saltar entre el muelle y el remolcador por la distancia que hay entre ambos, o por el nivel de altura entre el remolcador y el muelle. **Esto último depende del tipo de remolcador, del nivel del lago y de si el remolcador está cargado de combustible o no, pues cuando el remolcador está lleno de combustible el francobordo es más bajo y cuando tiene poco combustible es más alto. Al momento de embarcar, prefieren saltar del muelle al remolcador porque**

corren el riesgo de caerse por la inseguridad de que los escalones no son lo suficientemente anchos.

Indican que la situación se agrava en la noche, al momento de pasar por remolcadores abarloados (un remolcador al lado de otro), debido a la oscuridad generada **por la ausente o insuficiente iluminación. Alegan que puede haber momentos en que hay hasta tres (3) remolcadores abarloados y con diferencias de alturas entre ellos.** Durante el periodo que se estuvo en dicho muelle no llegó un remolcador para verificar esta situación.

- Miraflores:

Es un muelle rígido, compartido para la operación y mantenimiento de los diferentes remolcadores de la División de Recursos de Tránsito (OPR). Se apreció que, dadas las diferentes familias de remolcadores, se mantiene una diferencia de altura entre el muelle y el remolcador y entre los remolcadores.

Los representantes de la UIM indican que hay lanchas que no tienen la estructura para ayudar a bajar al momento de embarcar y tienen que saltar desde la baranda. La altura del francobordo es diferente de acuerdo al tipo de remolcador. Cuando hay remolcadores de diversos tipos abarloados, el embarque y desembarque de uno a otro es arriesgado y las escaleras no son de utilidad.

Durante la visita se observó que cuentan con accesorios para ayudar a minimizar estas diferencias, como escalones en el muelle y la plataforma con que cuentan los remolcadores. En el lago de Miraflores la diferencia del nivel del agua con respecto al muelle también es mínima, debido a que este lago se utiliza como reservorio y su nivel no baja como el del lago Gatún.

Señalaron que no todos los remolcadores tienen focos led, sino luces halógenas. Cuando hay trabajos de reparación, para los cuales deben abordar el remolcador, puede que no haya tripulación y, por ende, no hay nadie que encienda las luces.

- Paraíso:

Es un muelle rígido. Al momento de la inspección se notó que, dependiendo de la familia de remolcadores, existe una diferencia negativa, es decir que el equipo flotante está por debajo del muelle, haciendo más difícil esta actividad.

Osear Amaris habló con el despachador de lanchas del muelle, para observar la diferencia entre una lancha y el remolcador. Se utilizó la lancha BAGRE para verificar la altura entre ambos equipos flotantes.

- Gamboa:

Muelle rígido que, al Igual que en el muelle de Paraíso, se observó que el nivel del lago mostraba que embarcar o desembarcar del remolcador no es fácil, porque estos muelles no cuentan con acceso adecuado, aparte de escaleras verticales que no son las recomendadas para embarcar o desembarcar.

Los embarques o desembarques son más fáciles solo en momentos en que el nivel del lago es óptimo, o en temporada de lluvia.

Visitas a muelles del Atlántico:

- Muelle 45 - Gatún:

Muelle flotante. Al igual que el muelle flotante de Diablo, la altura del muelle no varía con respecto al remolcador. Se utilizan escalones para disminuir la diferencia entre las alturas de los remolcadores abarloados.

Participó en la visita Cecilia Robles, capitán de remolcador del Equipo de Operaciones de Remolcadores-Atlántico (OPRO-AT) en el Muelle 45. Es responsable de las mejoras continuas de seguridad y de asistir a las Inspecciones de seguridad que se realizan.

Los miembros de la UIM reiteraron el problema de la diferencia de alturas de los remolcadores, que son de diferentes tipos. Sin embargo, la capitana Robles señaló que en el Muelle 45 se agrupan los remolcadores por familia y procuran no hacer mezclas, precisamente para evitar el problema de la diferencia de alturas y sugirió hacer lo mismo en todos los muelles.

Se evidenció que el agrupar los remolcadores por familia ayuda en el paso entre remolcadores, ya que las alturas y diferencias son mínimas y aceptadas en la norma.

La capitana señaló que el remolcador nunca estará totalmente pegado al muelle, por ello hay normas con procedimientos de seguridad a seguir y que los accidentes ocurren si no se cumplen.

Respecto a la oscuridad en la cubierta, ella dijo que cuando no hay nadie a bordo las luces de cubierta tienen que dejarse encendidas, más indicó que no iluminan lo suficiente.

- Davis:

Este muelle tiene la condición de que solo puede ser utilizado por dos (2) remolcadores, debido a su condición estructural. Contrario a los muelles del Pacífico, en el Atlántico la variación de la marea no es significativa; por ende, no hay mucha diferencia en la altura entre el muelle y del remolcador.

Solo en este muelle se identificó que la superficie anti resbalante requiere atención.

- Muelle flotante de Agua Clara:

Muelle flotante que no está en uso por su deterioro. Los remolcadores no se amarran allí; **sin embargo, utilizan el área cercana a la compuerta, para realizar los relevos específicamente a los remolcadores del tipo ATT (los "cerro" o "españoles). Los relevos a los demás remolcadores deben realizarse utilizando el servicio de lanchas.**

- Prueba de lanchas y remolcadores - 5 de mayo de 2023:

Realizada en el muelle de Paraíso, utilizando la lancha BARRACUDA III y el remolcador TONOSI, con alturas diferentes. Ambos equipos flotantes tomaron rumbo norte.

Se extendió la plataforma lateral del remolcador y se le pidió al operador acercarse al remolcador por su costado de estribor y se acodó con facilidad. Se mantuvo en posición mientras se hacía el pase del remolcador a la lancha y viceversa. Se filmó un video como prueba.

Se notó una pequeña diferencia de altura entre el remolcador y la lancha, de aproximadamente cuatro (4) a cinco (5) pulgadas, lo cual está dentro de lo aceptado por la norma.

No se realizaron más pruebas, ya que las lanchas BAGRE y BARRACUDA tienen la misma altura. Estas lanchas no tienen ningún problema con los remolcadores fabricados por ARMON ("españoles" o "cerros"). (énfasis es nuestro) (cfr. fs.584-591)

La lectura y análisis integral de esta prueba aportada por la ACP, ayuda a la Junta a establecer respecto al punto bajo análisis, aplicando el principio de preponderancia de la prueba, que con base en las observaciones realizadas en los distintos muelles del Canal de Panamá, de manera contraria a lo argumentado por la ACP, existen fundamentos técnicos y fácticos suficientes que justifican el pago de un diferencial a los trabajadores que deben embarcar y desembarcar en ciertas condiciones, debido a los riesgos persistentes que no han sido eliminados por la ACP, específicamente por la exposición a riesgos físicos recurrentes y no mitigados, así de acuerdo con este estudio en la mayoría de los muelles (Diablo, Miraflores, Paraíso y Gamboa), persiste una diferencia significativa de altura entre el muelle y los remolcadores, lo que obliga a los trabajadores a saltar o realizar maniobras inseguras para embarcar o desembarcar. La variabilidad del francobordo (distancia desde la cubierta al agua) agrava el riesgo, según el tipo de remolcador, el nivel del lago o la carga de combustible. También se evidencian, condiciones como oscuridad o iluminación insuficiente, especialmente en operaciones nocturnas o en remolcadores sin tripulación, que aumenta el peligro de caídas, resbalones o golpes, y la presencia de varios remolcadores abarloados (hasta tres), con diferentes alturas, que generan riesgos adicionales de tránsito entre equipos flotantes, sin condiciones de paso adecuadas. Finalmente, también este estudio indica la ausencia de una infraestructura segura y estandarizada, como es el caso de Gamboa y Paraíso, se observó que existen escaleras verticales, no aptas para embarque seguro. También evidenció este estudio que en Agua Clara el muelle flotante está fuera de uso por deterioro estructural, pero se usan áreas cercanas improvisadas para operaciones.

De lo anterior, entiende la Junta que estos riesgos no han sido mitigados completamente en cuyo caso; según lo dispuesto en el Artículo 114 del RAP, el diferencial procede cuando el riesgo persiste tras aplicar medidas de mitigación, como en este caso.

Por otro lado debe la Junta referirse a otros argumentos expuestos por la ACP, en la defensa de su posición de negociación específicamente en lo referido **al compromiso de mejorar las condiciones de los muelles que representen un riesgo para el trabajador, en el proceso de embarque y desembarque desde el muelle hacia un equipo flotante de la ACP y viceversa**, sobre el particular la Junta considera que el cumplimiento de responsabilidades administrativas no puede por sí misma constituir una propuesta de negociación. Como se puede observar, la propuesta planteada por la ACP no es en realidad un asunto objeto de negociación, lo cual en la práctica pudiera interpretarse como una negativa de negociar por parte de la ACP con el Sindicato; en este contexto, llama particularmente la atención de esta JRL que la ACP haya indicado su "compromiso" de mejorar las condiciones de los muelles que impliquen un "peligro" para los trabajadores en el proceso antes descrito. Esta afirmación, lejos de representar una solución efectiva, constituye una manifestación implícita de que dichos riesgos aún no han sido eliminados o mitigados. Tal situación contraviene lo

dispuesto en la Sección 27.01 del Convenio Colectivo de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos, la cual establece los lineamientos para el pago de diferenciales ambientales cuando persiste el riesgo o peligro en el entorno laboral. Esta disposición es clara al indicar que, cuando las medidas adoptadas no eliminan ni reducen a un nivel permisible el riesgo o peligro, la condición física rigurosa o condición de trabajo difícil, corresponde reconocer al trabajador el derecho a percibir el pago del diferencial correspondiente. Por tanto, no basta con una simple declaración de intención o compromiso por parte de la ACP, máxime tratándose de condiciones que comprometen la integridad y seguridad de los trabajadores. Aun cuando dichas situaciones estén relacionadas con la naturaleza propia de sus funciones, este hecho no es materia de controversia en esta etapa del análisis. Lo que sí resulta determinante es que las normas invocadas y analizadas reconocen de forma clara el derecho de los trabajadores al pago del diferencial correspondiente cuando el riesgo no ha sido debidamente mitigado.

Otro aspecto para mencionar, es que la ACP también sustentó que embarcar y desembarcar desde y hacia remolcadores, desde y hacia lanchas y muelles es una función inherente de los ingenieros que laboran en los equipos flotantes de la ACP; es decir, que para realizar su trabajo es necesario que embarquen y desembarquen de equipos flotantes en una variedad de situaciones. Que estas funciones la han realizado los ingenieros de máquina desde siempre y son condiciones de trabajo establecidas en sus descripciones de puesto; en este sentido, esta posición de negociación no es acorde con el hecho que ya la Junta había definido que era negociable la inclusión de este diferencial, decisión que implicó la revisión previa por parte de la JRL de este tipo de situaciones, que nuevamente y a pesar de ser un asunto decidido son argumentadas por la ACP.

Por todo lo anterior, considera viable la JRL, resolver este estancamiento adoptando la parte B de la propuesta presentada por el Sindicato, a la cual sin embargo se le realizarán ajustes, toda vez que la Junta considera que el pago del diferencial de embarque debe ser por exposición no por todas las horas del turno como pide UIM, y limitado a aquellas situaciones que verdaderamente representan un riesgo no mitigado, debemos indicar que tanto el embarque o desembarque son actividades que se realizan en un momento específico durante la jornada de trabajo, y es cuando concurren situaciones específicas descritas que representen un riesgo para los trabajadores, cuando hay lugar al pago de este diferencial.

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

RESUELVE:

PRIMERO: De conformidad a lo expuesto en nuestras conclusiones, la Decisión de la Junta de Relaciones Laborales es resolver el presente estancamiento así:

DECISIÓN U ORDEN

Se establece un diferencial aplicable a los INGENIEROS QUE TRABAJAN EN LOS EQUIPOS FLOTANTES DE LA ACP.

Pago por Exposición: Se pagará un diferencial de quince por ciento (15%) a los ingenieros de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos asignados a trabajar en los equipos flotantes de la Autoridad del Canal de Panamá, tal y como se establece a continuación:

1. Este diferencial se pagará con base al salario básico por hora del trabajador, por el tiempo de exposición.

2. Este diferencial es para compensar el riesgo asociado por el embarque o desembarque a equipos flotantes, lanchas o muelles; además, por la transferencia de abastecimientos o repuestos en las siguientes condiciones:

a. Movimiento en cualquiera de las instancias desde o hacia la embarcación debido a la operación de la embarcación y para mantener la continuidad de la operación:

1. Embarque o desembarque desde el equipo flotante hacia una lancha o viceversa.
2. Embarque o desembarque desde un equipo flotante hacia otro.
3. Embarque o desembarque desde un equipo flotante sin propulsión el cual sea impulsado por equipos externos.

b. Por condiciones climatológicas:

1. Lluvias en la cual se mantenga la cubierta con agua.
2. Cubiertas sin condiciones anti resbalantes.
3. Oscuridad en la cubierta por efecto de la maniobra.

c. Por diferencia de más de un pie (12 pulgadas) de separación de las embarcaciones:

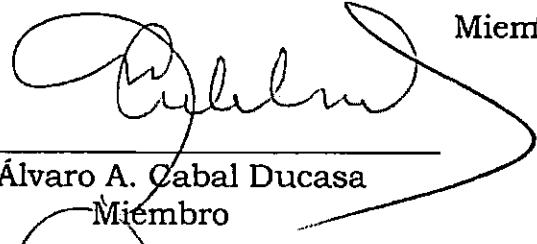
1. Por separación en altura entre embarcaciones/muelle.
2. Por separación entre las embarcaciones/muelle.

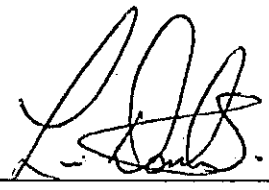
SEGUNDO: ORDENAR el archivo del expediente EST-02/24.

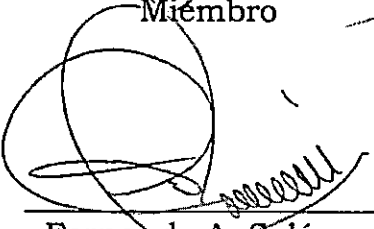
Fundamento de Derecho: Acuerdo N°75 de cinco (5) de agosto de 2020 de la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá. Artículos 100, 101 y demás concordantes de la Ley Orgánica de la ACP. Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de Ingenieros Marinos.

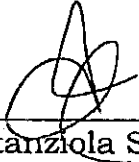
Notifíquese y cúmplase,

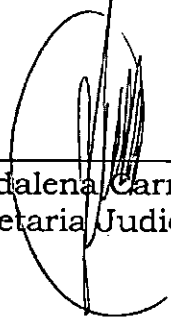

Ivonne Durán Rodríguez
Miembro Ponente


Álvaro A. Cabal Ducasa
Miembro


Luis A. Donadio Santamaría
Miembro


Fernando A. Solórzano A.
Miembro


Rodolfo Stanziola Sierra
Miembro


Magdalena Carrera Ledezma
Secretaria Judicial