



JUNTA DE RELACIONES LABORALES ***de la Autoridad del Canal de Panamá***

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, dos (2) de junio de dos mil veintiséis (2026)

DECISIÓN No.23/2026

Solicitud de Disputa sobre Negociabilidad No. NEG-03/25
Interpuesta por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC)
contra de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

CONSIDERANDO:

1. ANTECEDENTES.

El día veintiuno (21) de agosto de dos mil veinticinco (2025), la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en lo sucesivo la UCOC o el Sindicato) presentó, vía correo electrónico, ante la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en lo sucesivo la JRL o la Junta) una Solicitud de Resolución de Disputa sobre Negociabilidad contra la Autoridad del Canal de Panamá (en lo sucesivo la ACP o la administración) identificada con el número NEG-03/25 (fs.1-39).

En esa misma fecha, de conformidad con lo establecido en el artículo 27 del Reglamento General de Procedimiento de la JRL, se solicitó a la UCOC la presentación de manera personal la Solicitud de Resolución de Disputa sobre Negociabilidad, la cual fue remitida en tiempo oportuno (Fs.41-71).

Recibida la solicitud, fue sometida al reparto correspondiente entre los miembros de la JRL, siendo asignada al licenciado Fernando Solórzano el día veintidós (22) de agosto de 2025 (f.72).

Mediante nota JRL-SJ-404/2025 de 25 de agosto de 2025, la JRL dio traslado de la solicitud de disputa sobre negociabilidad al doctor Ricaurte Vásquez, administrador de la ACP. (f.73), y, ese mismo día, mediante nota JRL-SJ-405/2025, la Junta acusó recibo de la solicitud a la parte actora. (f.74).

Por medio de la nota CHR-2025-481 de 9 de septiembre de 2025, la señora Jana M. Allen, gerente encargada de Administración de Relaciones Laborales y Reglamentos de la ACP, contestó el traslado (fs.79-102), mismo que fue remitido al denunciante mediante nota JR-SJ-445/2025 de 10 de septiembre de 2025.

Mediante Resuelto No.117/2025 de 15 de septiembre de 2025, la JRL programó la audiencia para ventilar la disputa de negociabilidad el día 21 de octubre de 2025. Previo al inicio de la audiencia se recibió poder de representación de la ACP al licenciado Juan N. Constantakis P. (f.119).

En el acto de audiencia, estuvieron presentes los miembros de la JRL, Luis Antonio Donadio Santamaría, Rodolfo Stanziola Sierra, Ivonne Durán Rodríguez, Álvaro Antonio Cabal Ducasa y Fernando Solórzano, este último como miembro ponente.

En la audiencia la UCOC estuvo representado por los señores Rogelio Marquínez, Jorge Taboada, Azael Samaniego y Alberto Osorio; y la ACP por los licenciados Juan Constantakis y Marco Villarreal.

Durante esta etapa de audiencia, las partes presentaron sus alegatos iniciales y las pruebas respectivas, motivo por el cual se programó la continuación de la audiencia para el 12 de noviembre de 2025, con el fin de agotar la fase probatoria.

Con fecha de 22 de octubre de 2025 las partes solicitaron a la Junta reprogramar la audiencia del 12 de noviembre, debido a que en esa fecha ambas mantenían compromisos previamente agendados. Por lo que la Junta, mediante Resuelto N°8/26 de 30 de octubre de 2025, resolvió suspender la audiencia de 12 de noviembre de 2025 y reprogramarla para el 5 de febrero de 2026. (f.185)

Mediante notas JRL-P-48/2026 y JRL-P-49/2026, fechadas 5 de enero de 2026, se notificó a las partes el reemplazo de miembro de la JRL, sobre la base del Decreto N°324 de 15 de diciembre de 2025, publicado en la Gaceta Oficial N°30434 de 30 de diciembre de 2025, por lo que se tiene a la licenciada Jeannine Williams como miembro ponente del caso NEG-03/25 (fs.202 y 203).

Con la finalidad de que el nuevo ponente contara con un tiempo prudencial para el estudio y análisis del expediente, mediante Resuelto N°31/2026 de 12 de enero de 2026, se reprogramó la audiencia del 5 de febrero de 2026 para el día 19 de marzo de 2026. En dicha fecha, se evacuaron las pruebas testimoniales y las partes sustentaron sus alegatos finales, conforme consta en las transcripciones incorporadas al expediente, visibles a fojas 235 a 283.

Cumplidas las anteriores etapas procesales, el expediente NEG-03/25 se remitió al miembro ponente para su decisión (f.284).

II. HECHOS Y ARGUMENTOS PRESENTADOS POR LA UNIÓN DE CAPITANES Y OFICIALES DE CUBIERTA (UCOC).

La presente solicitud de revisión para la resolución de disputa sobre negociabilidad fue interpuesta por el señor Rogelio Marquínez en representación de la UCOC, en contra de la ACP, con fundamento en los artículos 95 numeral 1, artículo 97 numerales 1, 2 y 3, artículo 101 y artículo 102 numerales 1 y 2 de la Ley No.19 de 11 de junio de 1997 (en lo sucesivo Ley Orgánica de la ACP); y en los artículos 51 numerales 1, 2 y 3, artículo 57 y artículo 71 del Reglamento de Relaciones Laborales (en lo sucesivo RRL).

El Sindicato señala que, el 13 de febrero de 2025, el capitán Jorge Taboada realizó una prueba de trasiego de combustible de remolcadores en las instalaciones del muelle de Río Grande sin que se le notificara previamente al representante exclusivo (en lo sucesivo RE). Dicha prueba, según el denunciante y en base al correo electrónico remitido por el capitán Jorge Taboada, visible a fojas 16 y 17 del expediente, fue realizada al margen de los procedimientos acostumbrados de los abastecimientos de combustibles y se identificaron condiciones inseguras en la prueba (f.3).

El 14 de febrero de 2025 la UCOC envió un correo electrónico al ingeniero Tomás Lozano, gerente de Recursos de Tránsito, en el que indicaba la falta

de procedimientos y las condiciones inseguras durante la operación de prueba.

Mediante nota de 27 de febrero de 2025 el señor Tomás Lozano dio respuesta a precitado correo (fs.31-32), indicando que las pruebas se realizaron con la finalidad de identificar todas aquellas condiciones que, debido a la actividad realizada, pueden ocasionar algún incidente y así poder realizar las correcciones necesarias para que el despacho de combustible sea seguro.

Indica el denunciante que, el 28 de abril de 2025, el señor Manuel Reyes, gerente de la sección de Operaciones de Remolcador, envió un correo electrónico a los jefes de operaciones (OPR-PA) y (OPR-ATL) solicitando la revisión en el instructivo del procedimiento para las maniobras de reabastecimiento de combustible para la utilización del muelle de Río Grande.

La UCOC aduce que posteriormente, el 30 de abril de 2025 el señor Oriel Castillo, jefe de Operaciones del distrito Sur, informó a los capitanes de remolcador la decisión de la administración de utilizar el nuevo muelle de Río Grande para el reabastecimiento de combustible de la flota de remolcadores, sin que la ACP haberle notificado a la UCOC la decisión de implementar el cambio.

El 26 de mayo de 2025, mediante nota UCOC-052-2025 dirigida al señor Boris Moreno, vicepresidente de Operaciones, visible a fojas 27-28, el sindicato, con fundamento en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, solicita negociar los efectos de la implementación que enmarca la operación de trasiego de combustible en el muelle de Río Grande, en estricto apego a la sección 11.04 de la Convención Colectiva de la Unidad de Capitanes y Oficiales de Cubierta (en lo sucesivo CC o la Convención Colectiva).

En la nota, la UCOC manifiesta que la implementación de la nueva instrucción contiene procedimientos y responsabilidades que afectan las condiciones de trabajo de manera significativa a los miembros de su unidad negociadora. Agrega que la utilización de la nueva instalación en la operación de trasiego de combustible genera cambios en las asignaciones de trabajo, incrementa la responsabilidad, riesgos y esfuerzo de los miembros de la UCOC.

A su vez, en la misma nota la UCOC hace tres proposiciones a la ACP:

1. Restablecer la operación en el muelle de Miraflores y Gamboa.
2. Que de mantenerse la operación en Río Grande se instale una barcaza, que se asigne una tripulación para vigilancia y maniobras y que se dé a los miembros de la UCOC a cargo del remolcador una compensación económica de \$300.00 cada vez que se surta de combustible en dicho muelle, este último debido al aumento de la carga de trabajo y de mayor responsabilidad, esfuerzo físico y mental.
3. Que de mantenerse la operación en Río Grande y no habilitarse una barcaza, se realicen adecuaciones físicas relacionadas con seguridad, la asignación de un tercer marinero a bordo para tareas de cabo de amarre por las mareas, adecuar el Manual de Operaciones de Remolcadores en lo relativo al trasiego de combustible en Río Grande, adiestramiento a la tripulación en prevención y/o contención de derrames de hidrocarburo, dotación de medio de transporte seguro para abandonar el remolcador en caso de emergencia y una

compensación económica de \$300.00 cada vez que se surta de combustible en dicho muelle, este último debido al aumento de la carga de trabajo y de mayor responsabilidad, esfuerzo físico y mental.

En respuesta a la nota de la UCOC, el 9 de junio de 2025, el señor Tomás Lozano, gerente encargado de Recursos de Tránsito, indicó que el proceso de abastecimiento de combustibles de los remolcadores en el muelle de Río Grande no conlleva cambios adversos de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcadores y que en virtud de ello y acogiéndose al derecho establecido en la sección 11.05 de la Convención Colectiva, sobre negociabilidad, la administración declaraba no negociable la propuesta y no acogían la solicitud de negociación (fs.52-53).

Durante la audiencia el sindicato reiteró lo expuesto en la denuncia, solicitó a la JRL accediera a sus pretensiones y declarase que la decisión de la ACP de realizar la operación de trasiego de combustible a los remolcadores en el muelle de Río Grande tiene un impacto mayor que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los miembros de la Unidad Negociadora de Capitanes y Oficiales de Cubierta; y que los procedimientos para implementar la decisión de utilizar el muelle de Río Grande para el abastecimiento de combustible a los remolcadores de la ACP, así como las medidas adecuadas que se aplican a los trabajadores afectados adversamente por dicha decisión, son negociables y que existe la obligación de negociarlos por tener un efecto mayor que de poca importancia en las condiciones de trabajo (f.190).

III. ARGUMENTOS DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ.

Por su parte, la ACP mediante nota CHR-2025-481 de 9 de septiembre de 2025, suscrita por la señora Jana Allen, gerente encargada de Administración de Relaciones Laborales y Reglamentos, presentó contestación a la JRL con relación a la denuncia interpuesta por la UCOC (fs.79-83), en la cual señala que la implementación del muelle de Río Grande para la transferencia de combustible a remolcadores se da debido a la erosión de pilotes que sostienen parte de la estructura del muelle de Miraflores y que la operación de trasiego de combustible en Río Grande no implica cambios adversos ni de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcadores.

En la precitada nota, la ACP señala que el muelle de Río Grande fue conceptualizado para el trasiego de hidrocarburos líquidos, y que, en su parte central, fue acondicionado con una plataforma que permite el atraque y despacho de combustible para embarcaciones pequeñas como barcazas y remolcadores.

Asimismo, indica que, previo a la decisión de utilizar dicho muelle para el abastecimiento de combustible a remolcadores se realizaron inspecciones, pruebas y ejercicios en los que participó personal de seguridad industrial y seguridad marítima para identificar condiciones que pudieran ocasionar incidentes, debido a la actividad a realizar y así poder realizar las correcciones necesarias para un despacho seguro y posterior a ello se confirmó la viabilidad y seguridad del uso de la estación (f.80).

Advierte la ACP que el proceso de abastecimiento de combustibles no es una condición nueva en la ACP, ni tampoco para los capitanes de remolcadores, y que el realizar el mismo en el muelle de Río Grande no conlleva cambios

adversos de más que de poca importancia. Añade que, el desplazamiento de los remolcadores por el paso de los buques ocurre en todas las áreas de toma de combustible.

Respecto a la negociación intermedia, el denunciado señala que la UCOC no explicó cuáles son las supuestas afectaciones adversas en las condiciones de trabajo que aducen, ni aportó pruebas sobre la mayor responsabilidad y esfuerzo físico y mental que enfrentan los capitanes de remolcadores en la implementación de la toma de combustible en el muelle de Río Grande.

Aduce la ACP que la UCOC indicó que la variación de la marea y el flujo de corriente de agua causan condiciones adversas; mas no explica de qué manera impacta la condición de trabajo del capitán de remolcador.

Arguye la ACP que al no existir cambios en las condiciones de trabajo de más que de poca importancia y al no haber detallado la UCOC cuáles serían los cambios adversos alegados, sobre la base a los artículos 100 y 102 numeral 2 de la Ley Orgánica de la ACP y las secciones 11.04 y 11.05 de la CC, la ACP declaró no negociables las propuestas presentadas por la UCOC y no acogió la solicitud de negociación (fs. 79-83 y 100-102).

En la nota CHR-2025-481, la ACP concluye indicando que, si un trabajador considera que existen condiciones inseguras o insalubres para la ejecución de un trabajo, la Convención Colectiva establece los mecanismos para que se puedan reportar.

Durante la audiencia, en sus alegatos iniciales, visibles a fojas 190-192, el licenciado Juan Constantakis, sustentó la actuación de la ACP en el derecho privativo que le confiere a la administración el artículo 11 del RRL de asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo, lo que conlleva la facultad de determinar la forma, lugar y tiempo programado para ejecutar trabajo y las tareas inherentes al mismo.

Asimismo, advirtió que de acuerdo al Capítulo 1, Sección 11.1 del Manual de Operaciones de Remolcadores y a la instrucción de trabajo SCI-OPR-08-004, en lo relativo a la operación de reabastecimiento de combustible, se describe las funciones del capitán de remolcador, y se muestra que el capitán no participa físicamente en la maniobra de toma de combustible. Agrega que, los capitanes deben estar pendientes de las embarcaciones en caso de condiciones climáticas adversas en cualquier toma, sea Miraflores, sea Gamboa.

Advierte que la responsabilidad de la seguridad marítima no recae sobre los capitanes sino sobre el equipo de seguridad marítima de la ACP, de conformidad con la Constitución Política, la ley orgánica de la ACP, reglamentos y el Reglamento de Control de Riegos y Salud Ocupacional. En este sentido, si la UCOC considera que existen condiciones inseguras o insalubres debe tramitarlo por el mecanismo establecido en la sección 12.07 de la CC.

Concluye que el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, aducido por la UCOC en su solicitud, va "casado" con el artículo 100 de esa misma excerta legal, el cual establece que la negociación procede cuando la afectación es más que de poca importancia.

En virtud de lo anterior, la ACP solicitó a la JRL que declare que los asuntos propuestos por la UCOC no son negociables y ordene el archivo del expediente.

IV. ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES.

Cumplidos los trámites previstos y observadas las posturas de las partes, esta Junta procederá a resolver el fondo de la disputa.

a. Competencia de la Junta.

Estamos ante una solicitud de revisión para la resolución de disputa sobre negociabilidad presentada por la UCOC, en contra de la ACP, la que fundamenta el sindicato en los artículos 95 numeral 1, artículo 97 numerales 1, 2 y 3, artículo 101 y artículo 102 numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica de la ACP; en los artículos 51 numerales 1, 2 y 3, artículo 57 y artículo 71 del RRL y en la sección 11.04 de la CC.

De acuerdo con la Ley Orgánica de la ACP, el Artículo 111 crea la JRL con el propósito de promover la cooperación y el buen entendimiento en las relaciones laborales, así como de resolver conflictos laborales que están bajo su competencia, siendo las disputas sobre negociabilidad uno de ellos, según lo establece el numeral 2 del artículo 113 de la Ley, siguiendo los mecanismos de dirimencia establecidos en la Ley conforme lo ordena el artículo 322 de la Constitución Política de la República de Panamá.

Es entonces, una responsabilidad jurídica y competencia privativa de la JRL, que nace de un mandato legal, el conocer y resolver la solicitud presentada por la UCOC, cuya contraparte es la Administración de la ACP, respecto a la negociabilidad de la materia en asunto, según lo establece el artículo 113 de su Ley Orgánica; que dispone:

Artículo 113. *La Junta de Relaciones Laborales tendrá competencia privativa para ejercer el ejercicio de las siguientes funciones:*

1. *Establecer reglamentaciones.*
2. *Resolver disputas sobre negociabilidad.*
3. *Resolver estancamientos en las negociaciones.*
4. *Resolver las denuncias por prácticas laborales desleales.*
5. *Reconocer, certificar y revocar las certificaciones a los representantes exclusivos; determinar y certificar las unidades negociadoras idóneas conforme a las reglamentaciones, así como revocar el reconocimiento de cualquier organización sindical que infrinja lo dispuesto en el artículo 92. (El subrayado es de la Junta)*

b. Sobre el fondo de la Disputa.

Visto y analizados los argumentos de las partes, esta Junta pasa a resolver la Disputa sobre Negociabilidad bajo siguientes las actuaciones constatadas dentro del presente proceso:

El 21 de agosto de 2025 la UCOC presentó ante la JRL una solicitud de disputa sobre negociabilidad, que tiene su génesis en la decisión adoptada por la ACP el 30 de abril de 2025 de implementar el uso del muelle de Río Grande para el abastecimiento de combustible de remolcadores, decisión que según alega el sindicato fue ejecutada sin atender los mecanismos de

notificación y negociación previstos en la Ley Orgánica de la ACP, el RRL y la Convención Colectiva.

En consecuencia, el 26 de mayo de 2025 la UCOC formuló la solicitud de una negociación intermedia, en apego al numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP y la sección 11.04 de la Convención Colectiva, planteando propuestas relativas tanto a medidas operativas como a condiciones de seguridad y compensaciones económicas.

La UCOC sostiene que la implementación introduce variaciones más que de poca importancia en las condiciones de trabajo derivadas, particularmente, de factores como mareas, corrientes y tráfico marítimo, lo que a su consideración incrementa el nivel de riesgo y responsabilidad operativa, física y mental de los capitanes de remolcadores.

Plantea que durante la operación de prueba (febrero 2025) se evidenciaron deficiencias relativas en materia de seguridad, tales como poca iluminación, roce de la manguera con la estructura del muelle y limitaciones de acceso al muelle en situaciones de emergencia, lo cual, a su juicio, denota la necesidad de negociar.

En contestación a estas propuestas, la ACP, el 9 de junio de 2025, declaró no negociables las propuestas de la UCOC, al estimar que la implementación del muelle de Río Grande no generaba afectaciones en las condiciones de trabajo de los miembros de la unidad negociadora que fueran más que de poca importancia.

La ACP manifiesta que la decisión de utilizar el muelle de Río Grande responde a la necesidad operativa derivada del deterioro estructural del muelle de Miraflores, y se enmarca dentro de la facultad privativas de la administración.

A su vez alega que el abastecimiento de combustible no constituye una actividad nueva en la ACP, ni implica una modificación en las funciones de los capitanes de remolcadores, quienes no mantienen un rol de intervención directa en las maniobras físicas de esta operación.

En consecuencia, declara la ACP la no negociabilidad de las propuestas, al no existir una afectación en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcadores que sea de más que de poca importancia, conforme a los dispuesto en la sección 11.05 de la Convención Colectiva.

Para la resolución de esta Disputa, procede esta Junta con un análisis sistemático de los sustentos jurídicos invocados por las partes en conjunto con la valoración del caudal probatorio que consta en el expediente.

Para ello, pasa esta Junta a citar las disposiciones jurídicas invocadas por las partes: artículos 95, 97, 100, 101 y 102 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con los artículos 11, 51, 57 y 71 del RRL y secciones 11.04, 11.05 y 12.07 de la CC, las cuales se proceden a transcribir:

De la Ley Orgánica de la ACP:

Artículo 95. *El trabajador que pertenezca o que pueda pertenecer a una unidad negociadora, tendrá los derechos siguientes:*

1. *Formar, afiliarse o participar, libremente, en una organización sindical, o abstenerse de ello y, en todo caso, ser protegido en el ejercicio de su derecho.*
2. ...

Artículo 97. Todo representante exclusivo tendrá derecho a:

1. Actuar en representación de los trabajadores de una unidad negociadora y ser protegido en el ejercicio de este derecho.
2. Negociar convenciones colectivas en materias sujetas a negociación, que incluyan a todos los trabajadores de la unidad negociadora.
3. Representar los intereses de todos los trabajadores de la unidad negociadora, estén afiliados o no a la organización sindical.

...

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 internas 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 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 la urgencia.

Artículo 101. La obligación de la administración de la Autoridad, así como 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 solo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.

[...]

Del Reglamento de Relaciones Laborales:

Capítulo III - Derechos de la Administración

[...]

Artículo 11. El derecho de la administración de asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo conlleva la facultad de determinar:

1. El trabajo y las tareas inherentes al mismo.
2. Las posiciones y los puestos a los cuales debe asignarse el trabajo y los trabajadores específicos que deben realizarlo.
3. Quienes serán las personas que en la práctica asignarán trabajo en nombre de la administración.
4. El tipo y cantidad de trabajo que en general debe ser ejecutado.
5. La forma, lugar y periodo de tiempo programado para ejecutar el trabajo.
6. Los requisitos, calificaciones y habilidades o destrezas exigidos para realizar el trabajo u otras características particulares e individuales relacionadas al trabajo.
7. La necesidad, tipo y programa de adiestramiento que se da a un trabajador...

Capítulo IV - Unidades Negociadoras y su Representación Exclusiva

Sección Tercera - Derechos del Representante Exclusivo

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

1. Actuar en representación de los trabajadores de una unidad negociadora y ser protegido en el ejercicio de este derecho.
2. Negociar convenciones colectivas en materias sujetas a negociación, que incluyan a todos los trabajadores de la unidad negociadora.
3. Representar los intereses de todos los trabajadores de una unidad negociadora, estén afiliados o no a la organización sindical.
4. ...

Sección Primera- Obligación de Negociar de Buena Fe

Artículo 57. La obligación recíproca de la administración y de un representante exclusivo de negociar de buena fe requiere entre otras cosas:

1. Empezar las negociaciones con la determinación de lograr una convención colectiva o un acuerdo sobre condiciones de empleo negociables.
2. ...

Sección Cuarta - Negativa a Negociar

Artículo 71. 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. El representante exclusivo podrá recurrir ante la Junta de Relaciones Laborales para la correspondiente determinación de la negociabilidad, siempre que lo haga antes de concluir las negociaciones...

De la Convención Colectiva:

SECCIÓN 11.04. NEGOCIACIÓN INICIADA POR EL RE. Hasta donde la administración esté obligada por Ley a negociar

propuestas intermedias negociables por el RE, ésta contestará a la propuesta o propuestas del RE en un plazo de catorce (14) días calendario posteriores al recibo, ya sea aceptando la propuesta o propuestas, o presentando una contrapropuesta, la cual puede incluir el rechazo de la propuesta del RE. Si la administración presenta una contrapropuesta, 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 a catorce (14) días calendario después de la fecha de la solicitud del RE para negociar.

SECCIÓN 11.05. NEGOCIABILIDAD. *La ACP se reserva el derecho a declarar no negociable cualquier propuesta o contrapropuesta del RE, y a negarse a negociar al respecto. El RE podrá presentar oportunamente a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) una disputa sobre la negociabilidad de un tema.*

SECCIÓN 12.07. CONDICIONES DE TRABAJO INSEGURAS E INSALUBRES. *Los trabajadores tienen derecho a denunciar lo que ellos consideran condiciones de trabajo inseguras e insalubres sin temor de represalias o discriminación. Los procedimientos que rigen tales denuncias están publicados en el Afiche No.2 de la ACP, los cuales se parafrasean a continuación:*

- (a) Un trabajador debe primero informar a su supervisor inmediato sobre la condición insegura o insalubre. De no atenderse la condición insegura o insalubre en un plazo razonable, un trabajador puede también dar parte de la condición a cualquier especialista de salud y seguridad ocupacional o higienista industrial...*

...

De la disputa sobre negociabilidad:

Sobre las normas antes citadas, de la sección 11.05 de la Convención Colectiva invocada por la ACP se desprende que para que el RE pueda presentar ante la JRL una disputa de negociabilidad de un tema, debe existir por parte de la ACP una declaración de no negociabilidad de cualquier propuesta o contrapropuesta del RE y que la administración de la ACP se haya negado a negociar al respecto.

Por su parte, el numeral 2 del artículo 113 de la Ley Orgánica de la ACP establece la competencia de la JRL para resolver disputas de negociabilidad.

Asimismo, el artículo 71 del RRL precisa que la negativa a negociar se da durante un proceso de negociación en el que la administración de la ACP alegue que uno o más asuntos no son negociables por entrar en conflicto con la ley orgánica y los reglamentos de la ACP; y que bajo estas circunstancias el representante exclusivo (RE) podrá recurrir ante la JRL para la correspondiente determinación de negociabilidad, siempre que lo haga antes de concluir las negociaciones, es decir el proceso de negociación debe estar en marcha, no debe haber concluido.

De lo anterior se desprende que, la negativa a negociar por parte de la administración de la ACP dentro de un proceso de negociación, debe provenir de los derechos de la administración consignados en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, desarrollados en el Capítulo III sobre Derechos de la

Administración del RRL, que en su artículo 11, invocado por la ACP, dispone que el asignar y dirigir a los trabajadores y asignarles trabajo constituye un derecho de la administración.

En tanto que, el artículo 101 de la Ley Orgánica de la ACP establece que la obligación de la administración de la Autoridad, así como la de cualquier RE de negociar de buena fe, se definirá y desarrollará en los reglamentos; y el artículo 102 de la misma excerta legal, en sus numerales 1 y 2, citados por la UCOC, delimita que estas negociaciones, siempre que no entren en conflictos con la Ley Orgánica y los reglamentos, versarán sobre:

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 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.

Se puede inferir que solo son negociables los asuntos que se desprenden del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP siempre que no entren en conflicto con dicha Ley y con los reglamentos, de manera particular aquellos que no entren en conflicto con los derechos de la administración de la ACP consagrados en el artículo 100 de la Ley Orgánica y aquellos que afecten las condiciones de trabajo, a menos que tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.

En cuanto al proceso de negociación, como requisito para que exista una disputa de negociabilidad, si bien el artículo 71 del RRL se refiere a que la negativa de a negociar de la ACP se da dentro de un proceso formal de negociación, el artículo 102 de la Ley Orgánica se refiere a que una acción o determinación de la administración y que afecte las condiciones de empleo de los trabajadores de una unidad negociadora también puede activar una negociación y, en consecuencia, la negativa de negociar.

En el presente caso, la postura de la UCOC es que el 26 de mayo de 2025, mediante nota UCOC-052-2025 (fs.27-28), dirigida al señor Boris Moreno, vicepresidente de Operaciones, el sindicato solicitó negociar los efectos de la implementación que enmarca la operación de trasiego de combustible en el muelle de Río Grande y presentó tres propuestas. En respuesta, la ACP, a través de nota fechada 9 de junio de 2025, suscrita por el señor Tomás Lozano, la administración declaró no negociable la propuesta y manifestó que no acogían la solicitud de negociación, la cual obra como prueba a fojas 52-53. (El subrayado es de la Junta)

En consecuencia, queda acreditada la configuración de una disputa de negociabilidad, toda vez que el sindicato presentó una propuesta a la ACP y esta ejerció su facultad convencional de declarar no negociable las propuestas del RE, el cual acudió oportunamente ante la Junta para que determine la negociabilidad de los asuntos propuestos por la UCOC.

Ahora, corresponde a esta Junta examinar la naturaleza de la decisión administrativa sobre la que la ACP argumenta su negativa a negociar.

De la argumentada decisión administrativa de la ACP:

Pasemos ahora a analizar los argumentos citados por la administración:

1. Que la decisión de utilizar el muelle de Río Grande para el reabastecimiento de combustible a los remolcadores constituye a un derecho de la administración de asignar y dirigir a los trabajadores y de asignarles trabajo, artículo 11, Capítulo III del RRL sobre derechos de la administración y artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP.
2. Que el abastecimiento de combustible no es una actividad nueva de la ACP ni tampoco lo es para los capitanes de remolcadores.
3. Que los capitanes no participan físicamente en la maniobra de abastecimiento de combustible, sino que esta es realizada por los despachadores de tierra junto con el jefe de máquinas y un aceitero (fs.192 y 282).
4. Que si bien el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP estipula que las negociaciones entre la administración de la ACP y cualquier representante exclusivo versarán sobre los procedimientos que la ACP utilice para implementar sus decisiones, salvo que las mismas solo tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.
5. Que la UCOC alega afectaciones en las condiciones de trabajo de los trabajadores de su unidad negociadora; sin embargo, no aporta pruebas del impacto o afectación en las condiciones de trabajo por la implementación del uso del muelle de Río Grande, ni detalla dichas afectaciones.
6. Que, si la UCOC considera que existen condiciones inseguras e insalubres en la operación de Río Grande, la sección 12.07 de la CC establece el mecanismo para reportarlas.

Arguye la ACP que sobre la base del numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, al no existir afectaciones de más que de mínima importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcadores, tras la decisión de la administración de implementar el uso del muelle de Río Grande, se declaró no negociable la propuesta de la UCOC.

Teniendo en cuenta lo antes citado, corresponde a esta Junta pronunciarse sobre la negociabilidad de la decisión implementada por la ACP. Iniciamos este análisis refiriéndonos a las materias que pueden ser objeto de negociación.

En cuanto a la negociabilidad de la materia, los artículos 100 y 102 de la Ley Orgánica de la ACP, delimitan los ámbitos de materias negociables y, a su vez, reconocen espacios de potestad reservada a la administración. La lectura del precitado artículo 100 y del artículo 11 del RRL, establecen como un derecho de la administración el asignar trabajo.

Conforme lo establece el artículo 19 del RRL: *“Los derechos de la administración contemplados en el artículo 100 de la Ley Orgánica y este reglamento **son irrenunciables**”* (El resaltado es de la Junta).

Expuesto lo anterior, la Ley Orgánica de la ACP y el RRL le otorgan a la administración el derecho irrenunciable de asignar y dirigir a los

trabajadores y de asignarles trabajo; la facultad de determinar el trabajo y las tareas inherentes al mismo, los trabajadores específicos que deben realizarlo, y muy relacionado con este caso, la forma y lugar para ejecutar el trabajo.

Por su parte, el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica establece la negociabilidad de los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración, a menos que tales decisiones tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.

Ante estos planteamientos y en observancia a los sustentos jurídicos argumentados, en principio esta Junta considera que la decisión o negativa de negociar de la administración se encuentra amparada dentro del ámbito de discrecionalidad administrativa; sin perjuicio de que sus efectos puedan generar la obligación de negociar. Por ello, es procedente analizar si la implementación del muelle de Río Grande para el abastecimiento de combustible genera afectaciones más que de poca importancia en las condiciones de trabajo que pudiera dar lugar a la obligación de una negociación.

De la afectación en las condiciones de trabajo:

Toda vez que en el marco del régimen laboral especial de la ACP no se encuentra definido el concepto de condiciones de trabajo, esta Junta en reiteradas decisiones se ha referido a la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, que ha señalado que las afectaciones en las condiciones de trabajo deben analizarse en función de si la medida administrativa incide de manera concreta en el modo, tiempo y lugar de la prestación del trabajo y de la remuneración recibida a cambio:

"En este punto, debemos señalar que no se define, dentro de la Ley Orgánica de la ACP ni en sus reglamentaciones, qué debemos entender por condiciones de trabajo, por lo que consideramos preciso remitirnos a la definición brindada por los respetados autores Valverde y García Murcia^[2], en su obra Glosario de Empleo y Relaciones Laborales, quienes indican que las condiciones de trabajo son "aspectos del contenido del contrato de trabajo que se refieren al modo, tiempo y lugar de la prestación del trabajo y de la remuneración recibida a cambio". (Cfr. Fallo de 13 de mayo de 2024) (El subrayado es de la Junta)

Por lo anterior, corresponde analizar si la implementación del muelle de Río Grande produjo alteraciones en alguno de los precitados elementos. Para ello se procede a analizar y a valorar los argumentos, las pruebas testimoniales y documentales presentadas por las partes.

El Sindicato argumenta que la implementación del muelle de Río Grande genera cambios en las asignaciones de trabajo, incrementa la responsabilidad, riesgos y esfuerzo físico y mental de los miembros de la UCOC.

En este contexto, la administración indicó que el proceso de abastecimiento de combustibles de los remolcadores en el muelle de Río Grande no conlleva cambios adversos más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los capitanes de remolcadores y que en virtud de ello y acogiéndose al

derecho establecido en la sección 11.05 de la Convención Colectiva, sobre negociabilidad, manifestó su negativa de negociar.

Respecto a las pruebas testimoniales evacuadas en audiencia del 19 de marzo de 2026, por parte de la UCOC en lo relativo a condiciones de trabajo, se tiene:

El testimonio de Aida Durán, supervisora del Equipo de Control y Respuesta a Contaminación (INCA-RC), visible a fojas 236 a 242, en más de una ocasión manifestó que el alcance de responsabilidad y competencia de su área de trabajo, en materia de instalaciones de abastecimiento de combustible, es el de respuesta ante emergencia (de derrame de hidrocarburo). Explicó que a cada área operativa le corresponde desarrollar las medidas de prevención y mitigación de derrame.

En relación a las barreras de contención, en su nota de 28 de agosto de 2025, aportada como prueba de la UCOC y visible a foja 125, así como en su testimonio, visible a foja 238, la señora Aida Durán advierte que bajo criterios técnicos y científicos la ACP no mantiene barreras de contención durante los despachos de diésel y el uso obligatorio de éstas no está contemplado en ninguna regulación nacional ni internacional.

Añade que la ACP mantiene barreras en diferentes estaciones y más de 21 puntos focalizados, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, y que estas se contemplan ser trasladadas en caso de atención de emergencia. Aclara que la ubicación de la emergencia no cambia el procedimiento de respuesta.

Tanto en su nota de 28 de agosto de 2025, al referirse al muelle de Miraflores, como en su testimonio en audiencia, la señora Durán reconoce que el Pacífico tiene mareas; y explica que esto es tomado en consideración por su unidad al momento de dar respuesta a una emergencia.

El testimonio del capitán Roger Barahona, capitán de remolcadores, quien ha realizado abastecimiento de combustible en las estaciones de Miraflores, Gamboa y Río Grande. Al preguntársele sobre las diferencias que él encuentra entre estas tres estaciones de abastecimiento de combustible, este indicó que: el amarre en Miraflores y Río Grande es a muelle y en Gamboa es a barcaza; Miraflores y Gamboa no presentan mareas, en tanto que Río Grande sí; en consecuencia, en Río Grande el amarre es el doble de líneas de cabo que en las otras estaciones; Río Grande tiene corriente de agua cuando se abren las esclusas y las otras estaciones no; y que en Río Grande desde el remolcador no existe acceso al muelle, en tanto que en Miraflores y Gamboa sí existe acceso al muelle y a la barcaza respectivamente.

Aunado a lo anterior, visible a foja 248, el capitán Barahona, manifiesta que en Río Grande existe el efecto succión cuando pasa un buque; es decir, que el remolcador se abre del muelle porque el barco lo hala hacia él, situación que no ocurre ni en Gamboa ni en Miraflores.

Por parte de los miembros de la JRL, se le hicieron algunas preguntas al capitán Barahona, tendientes a determinar si ha habido cambio en los elementos de las condiciones trabajo, a saber:

Se le preguntó quién está a cargo de amarre de los remolcadores al muelle y este indicó que los marineros.

También se le preguntó directamente que en lo relativo al cambio en las condiciones de trabajo, de acuerdo a su experiencia, cuáles serían estos al

realizar el abastecimiento de combustible en Río Grande. A ello respondió que es un tema de seguridad (fs.249 y 250), indicó que en caso de ruptura de manguera (de combustible) no tienen capacidad contrarrestarlo y la reacción sería muy lenta; el trabajo se hace más lento que donde no tienen problemas de marea; y que el no tener acceso al muelle es inseguro.

Al respecto se le indagó sobre quién controla el flujo de combustible hacia las mangueras, ya sea para abastecimiento o en caso de ruptura o desconexión de estas, a lo que respondió que el ingeniero en conjunto con el personal del muelle.

Finalmente, se le consultó sobre el tiempo que permanece un remolcador en el muelle para abastecimiento de combustible y si variaba según el muelle. Para ello indicó que el tiempo es de una a dos horas en cualquier muelle.

El **tercer testigo, capitán Ravel Marín**, capitán de remolcador. Su testimonio fue vertido en torno a la inseguridad que él percibe en el muelle de Río Grande asociada con la marea y la falta de acceso al muelle.

Manifestó que, al existir variación en el nivel del agua por las mareas, durante la marea baja la distancia entre el muelle y el remolcador es tal que la manguera para el trasiego de combustible puede pasar a hacerle daño a alguien; también con la diferencia de marea deben tener un personal asignado solo subiendo o bajando el amarre.

Declaró que, en Río Grande al ser el procedimiento de trasiego de combustible diferente debido a las condiciones antes mencionadas, debe existir un instructivo que lo regule porque no es igual a Gamboa, Gatún o cuando estaba el muelle de Miraflores.

El cuarto y último testigo del Sindicato es el **ingeniero Jairo Jaén**, quien trabaja como ingeniero jefe de máquinas de remolcador. Su testimonio se enfocó en la diferencia que existe entre el muelle de Río Grande y las otras estaciones (Gamboa, Miraflores), específicamente en lo concerniente a la variación de nivel que se da entre el muelle y el remolcador cuando cambian las mareas, lo que no permite que mantenga el ingeniero de máquinas una comunicación a nivel con los que despachan el combustible en tierra.

Se presentó al ingeniero Jaén el manual de operaciones y el instructivo de sistema de gestión de calidad, en lo concerniente a trasiego de combustible, que fueron aportados como prueba, específicamente visible a fojas 84, 86, 88 y 92. Al respecto, el ingeniero Jaén concluye que:

"En la práctica, el capitán al final es el responsable de la embarcación. Todo lo que pase en la embarcación, llámese combustible, llámese lo que se vaya a hacer, el capitán es responsable de todo. Ahora, si nos vamos a lo específico, yo soy el responsable del proceso de trasiego de combustible. Pero yo no puedo hacer nada sin que el capitán me haya dicho: hey! Es estamos ok, estamos seguros, iniciamos. Entonces, es como parte y parte esa responsabilidad. Pero el overall in charge de todo lo que hace (sic) en un barco es el capitán." (f.263)

En este punto, a fin de examinar si la implementación del muelle de Río Grande, ha implicado una modificación sustancial en las funciones de los capitanes de remolcadores, esta Junta entra a revisar las siguientes pruebas documentales:

- Descripción de Puesto del Capitán de Remolcador, Jefe de Máquina de Remolcador, Maquinista Jefe Encargado de Remolcador, Jefe de Máquinas Encargado de Remolcador y Trabajador de Sistemas de Distribución de Combustible (fs.138-149);
- Manual de Operaciones de Remolcadores, en su literal "h" relativo a la toma o transferencia de combustible, revisión 5 de marzo de 2020, visible a fojas 126 a 129, como prueba aportada por la UCOC; y
- Instrucción del Sistema de Gestión de Calidad, con vigencia al 1 de marzo de 2024.

Tomando en consideración los alegatos y pruebas de las partes, conviene transcribir algunas funciones, responsabilidades, destrezas y ambientes de trabajo inherentes a los puestos antes citados, que se desprenden de las descripciones de puesto:

Capitán de Remolcador (FE15) (FE16):

Conocimientos y destrezas:

Es responsable de identificar situaciones peligrosas en el trabajo y asegurar que las mismas sean corregidas de acuerdo a la normativa vigente. Debe trabajar en conjunto con el Capitán Responsable de Remolcador, Jefe de Operaciones de Remolcadores, Oficiales de seguridad y otras autoridades para garantizar que los peligros potenciales sean mitigados o corregidos y que todo el personal bajo su supervisión participe en charlas de seguridad impartidas semanalmente por él. Es responsable de suspender cualquier tipo de trabajo que pueda representar un peligro para cualquier persona.

Ambiente de trabajo: Se requiere que esté en control del remolcador por largos periodos de tiempo mientras trabaja turnos rotativos. Inherente a las operaciones normales de los remolcadores están las posibilidades de accidentes por colisión con buques, estructuras o encallamiento.

Jefe de Máquinas de Remolcador (ME14):

Funciones y responsabilidades principales:

Se encarga de efectuar y registrar todas las lecturas de sondeos de todos los tanques de abordaje; asegura y registra el abastecimiento apropiado de todos los fluidos, combustibles, aguas, lubricantes, refrigerantes...

Tiene responsabilidad y autoridad para detener inmediatamente y hasta que se corrija cualquier condición insegura que ponga a los trabajadores y a cualquier activo de la Autoridad del Canal en peligro inminente.

Ambiente de trabajo:

Está sujeto a todas las condiciones y peligros relacionados con las operaciones marítimas... Inherente a las operaciones normales de los remolcadores, están las posibilidades de que el remolcador se escorde, volteé, se choque, o se quede aplastado entre grandes embarcaciones y muelles, estructuras de las esclusas y bancos rocosos.

Maquinista Jefe Encargado de Remolcador (ME 15) y Jefe de Máquinas Encargado de Remolcador (ME 15):

Deberes y responsabilidades: Debe trabajar en conjunto con el Capitán Responsable de Remolcador, Gerente de Operaciones de Remolcadores, Oficiales de Seguridad y otras autoridades para

garantizar que los peligros potenciales sean revisados y que todo el personal bajo su autoridad reciba las instrucciones y capacitación apropiada para un trabajo seguro. Es responsable de suspender cualquier tipo de trabajo que pueda representar un peligro para cualquier persona.

Se requiere habilidad para nadar.

Esfuerzo físico y condiciones de trabajo:

Está sujeto a todas las condiciones y peligros relacionados con las operaciones marítimas.

Inherente a las operaciones normales de los remolcadores, están las posibilidades de que el remolcador se escorde, voltee, se choque, o se quede aplastado entre grandes embarcaciones y muelles, estructuras de las esclusas y bancos rocosos.

Trabajador en Sistemas de Distribución de Combustible (MG08):

Funciones y responsabilidades: Transfiere por medio de la fuerza de la gravedad o impulsado por bombas, según sea el caso combustible desde los tanques de abastecimiento hasta los remolcadores.

Es agente de control de calidad para las operaciones de adquisición y trasiego de combustible desde las instalaciones del contratista; controla la transferencia de combustible hacia y desde barcasas y cumpliendo con todas las normas de seguridad vigentes de prevención de derrames, control de contaminación y de prevención de incendios...

En tanto que, en el Manual de Operaciones de Remolcadores, sobre las funciones del capitán, en el literal "h" se advierte que (f.126):

[...]

(ii) *Antes de la toma de combustible este deberá:*

- 1) *Obtener del Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM), la hora de su próxima asignación.*
- 2) *Verificar que el remolcador está en posición y debidamente amarrado al muelle o barcaza, con cabos doblemente asegurados.*
- 3) *Asegurar que el ingeniero jefe de estación de tierra reciba la información que el remolcador está disponible para la toma de combustible y la hora de la próxima asignación del remolcador.*
- 4) *Encender una luz roja todo horizonte, o izar la bandera roja (bravo), dependiendo de la hora del día y las condiciones de visibilidad.*
- 5) *Asegurarse que el oficial de máquina de turno haya verificado que se realizó la conexión eléctrica a tierra, desde el muelle o barcaza, al casco del remolcador.*
- 6) *Verificar la disponibilidad de material para control de la contaminación en caso de derrame, tal como trapos, material absorbente y un extintor de incendio de polvo químico de 20 libras...*

[...]

(v) *El capitán se asegurará que, durante el proceso, ningún otro equipo flotante se amarre al remolcador que está recibiendo o trasegando combustible o aceites.*

Por su parte, la Instrucción del Sistema de Gestión de Calidad, prueba documental aportada por la ACP y revisada por el Sindicato durante el testimonio de sus testigos, visible a fojas 88 a 96, con fecha efectiva de 1 de marzo de 2024, en la sección 7.0 sobre el procedimiento de abastecimiento de combustible de remolcadores de OPR, dispone que:

7.7 Antes de iniciar el proceso de bombeo de combustible el ingeniero de turno deberá:

7.7.1 El ingeniero de turno a bordo es responsable de sondear antes de la operación de trasiego todos los tanques de combustible a bordo y lo registrará en la bitácora. Dicho esto, el ingeniero de turno es el responsable de recibir el combustible.

[...]

7.7.5 Colocar el equipo de control de derrames, trapos, paños absorbentes.

7.7.6 Conectar la manguera de abastecimiento desde las instalaciones (Barcaza o Muelle) y alinear las válvulas que se requieren para dicha entrega de combustible.

7.7.7 El ingeniero de turno a bordo del remolcador determinar el inicio, la velocidad y la terminación del trasiego de combustible.

7.7.8 Notificar al capitán del remolcador la hora de inicio y la duración aproximada de la operación de abastecimiento.

7.8 El capitán del remolcador al recibir la información correspondiente informará a OP-CT, la hora de inicio de la operación y el tiempo estimado para finalizarla.

7.9 Proceso de Transferencia/abastecimiento de combustible. El ingeniero en turno deberá:

7.9.1 El notificará al personal de tierra el inicio de la operación, indicar al Trabajador en sistema de distribución de combustible la rata de carga y registrará la hora de inicio de la operación.

7.9.2 Verificará, visualmente, que la operación se esté llevando a cabo con seguridad. Monitoreará, constantemente, los tanques de almacenamiento por onda o nivel visual.

Nota: Si en algún momento, una condición insegura se llegara a detectar, el Ingeniero de turno del remolcador suspenderá inmediatamente la operación.

7.9.3 Contener y limpiar, en caso ocurra un derrame en la cubierta del remolcador. Si el derrame ocurre en el agua deberá ser reportado, inmediatamente, a OP-CT.

7.9.4 Indicar al Trabajador en sistema de distribución de combustible que detenga el suministro cuando el remolcador logre su nivel máximo de abastecimiento sin peligro de rebose. Esto se debe hacer parando el motor de la bomba de carga y cerrando las válvulas de abastecimiento.

Es oportuno aclarar que esta Junta ha examinado el Manual de Operaciones aportado como prueba por el Sindicato y no el de la ACP, toda vez que este último es la versión 6 con fecha de agosto 2025; es decir, posterior a la presentación de la Solicitud de Resolución de Disputa sobre Negociabilidad.

De todo lo antes expuesto, se deja ver que el trabajo físico relacionado con amarre del remolcador al muelle y el abastecimiento de combustible está a cargo de los marineros e ingenieros de máquina, como bien lo expresó el ingeniero Jairo Jaén en su testimonio; y en muelle, a cargo de los

trabajadores del sistema de distribución de combustible. En tanto que, el capitán de remolcador realiza un trabajo de supervisión y control de operación.

Retrotrayéndonos al testimonio del capitán Barahona, al ser consultado sobre el tiempo que tarda un remolcador en abastecerse de combustible, este indicó que de una a dos horas y que este rango se mantiene igual en todos los muelles. De esta declaratoria, esta Junta estima que no existe una variación en el tiempo de realización del trabajo de los capitanes de remolcadores al realizar el abastecimiento de combustible en el muelle de Río Grande.

Es pertinente ahora abocarnos a las funciones de los capitanes de remolcadores, a fin de determinar si el hecho de que se haya implementado el muelle de Río Grande para el abastecimiento de combustible implica un cambio más que de poca importancia en sus condiciones de trabajo. Para ello, abordaremos lo señalado en "la descripción de puesto", "manual de operaciones de remolcadores" y la "instrucción del sistema de gestión de calidad sobre abastecimiento de combustible a remolcadores".

De su lectura, se tiene que:

- En la descripción de puestos de los capitanes de remolcadores expresamente se establece que "se requiere que esté en control del remolcador por largos periodos de tiempo mientras trabaja turnos rotativos. Inherente a las operaciones normales de los remolcadores están las posibilidades de accidentes por colisión con buques, estructuras o encallamiento".
- En el Manual de Operaciones, en el literal "h" relativo al abastecimiento de combustible, el capitán tiene funciones de supervisión y coordinación antes y durante el trasiego (numerales "ii" y "v").
- En la Instrucción del Sistema de Gestión de Calidad en la sección 7, específicamente 7.8 se ve la actuación del capitán en tareas de coordinación con la tripulación, como se lee a continuación: *"El capitán del remolcador al recibir la información correspondiente informará a OP-CT, la hora de inicio de la operación y el tiempo estimado para finalizarla."*

Lo anterior, permite establecer con meridiana claridad que el capitán está a control del remolcador por largos periodos de tiempo y que el abastecimiento de combustible es una actividad propia en la operación de un remolcador, no se especifica restricción alguna sobre el sitio donde se realiza la toma de combustible. De hecho, en la descripción de puestos queda explícitamente señalado los riesgos a los que se exponen estos trabajadores, citando entre ellos, en "operaciones normales", la posibilidad de accidentes por colisión con buques, estructuras o encallamiento.

Siendo así, esta Junta no encuentra sustento en la afectación en las condiciones de trabajo argumentada por la UCOC, por cuanto se evidencia, por un lado, que el abastecimiento de combustible es parte de las operaciones que se realizan a bordo de un remolcador, con independencia de las aguas en que se encuentre el muelle o la barcaza; y por el otro lado, también queda en manifiesto que el hecho de ser capitán de un remolcador conlleva riesgos inherentes que se encuentran delimitados en la descripción de puesto.

Esta Junta agrega, tal como se especifica en la descripción de puesto de los Jefes de máquinas de remolcadores, que la operación marítima tiene riesgos y peligros asociados.

La Junta reconoce que ha quedado demostrado que la implementación del muelle de Río Grande para el abastecimiento de combustible a remolcadores introduce variaciones en las condiciones operativas del remolcador al momento del abastecimiento de combustible, específicamente en lo relativo a factores como marea y el acceso físico al muelle. Sin embargo, dichas variaciones deben ser analizadas en su contexto, que es dentro de la naturaleza propia de las operaciones marítimas, caracterizada por la variabilidad y exposiciones a factores naturales y ambientales.

Ahora bien, no toda variación operativa constituye por sí sola una afectación relevante en las condiciones de trabajo. Las pruebas incorporadas al proceso permiten establecer que:

- Las funciones del capitán de remolcador no han sido modificadas. Este mantiene la responsabilidad general de la operación marítima del remolcador, sin que el establecimiento de una nueva ubicación de abastecimiento implique una modificación sustancial en sus funciones.
- La ejecución física de amarre y las maniobras relativas al abastecimiento de combustible continúa recayendo en otros miembros de la tripulación y en los trabajadores del muelle.
- Los procedimientos de seguridad respecto a las barreras de contención y respuesta ante una emergencia, según declaró la señora Aida Durán, testigo de la UCOC, se mantienen igual en las distintas estaciones de abastecimiento.

Al momento de probar el impacto mayor que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los trabajadores de la UCOC, la Junta lee que las pruebas testimoniales del Sindicato se orientan a probar inseguridad y riesgo en la operación de abastecimiento de combustible en Río Grande, como se citan algunas a continuación:

Foja 247:

Azael Samaniego: *...Es decir, lo que se está estableciendo con las preguntas es el efecto mayor que de poca importancia en la condición de trabajo, pero el trabajador está siendo expuesto a incidentes y accidentes que pongan en riesgo tanto a la tripulación como a su nave y al servicio; por lo tanto, creo que es pertinente considerando la razón por la cual está citado aquí el capitán Barahona."*

Jorge Taboada: *¿A qué riesgo se somete usted estando atracado en toma de combustible, como se explica de máquinas apagadas, de cabos con travesía de buques entrando y saliendo?*

Foja 249:

A pregunta de Luis Donadio: *... ¿Cuáles serían los cambios en las condiciones de trabajo o empleo que ocurre al realizar el abastecimiento de combustible en Río Grande?*

Responde Roger Barahona: *Es un tema de seguridad...*

Foja 252:

Alberto Osorio: *Usted considera que, en ese momento en la foto, ¿allí se puede mostrar una operación segura o insegura?*

Foja 253:

Alberto Osorio: *...Qué riesgo usted considera que el remolcador se encuentra en esa posición en Río Grande cuando está abasteciendo, ¿cuáles son los riesgos en cuanto a tráfico marítimo presente al momento que se está haciendo la operación? ¿Cuáles son los riesgos que usted considera que están presentes en el momento de que se está tomando combustible? (Lo subrayado es de la Junta).*

En el presente caso, estas declaraciones y argumentos reflejan percepciones de riesgo ante condiciones variables entre una estación de abastecimiento y otra; pero no demuestran afectación que supere el umbral de “más que de poca importancia” en las funciones, carga de trabajo, ni en el tiempo, modo y lugar en que los trabajadores de la unidad negociadora realizan su trabajo.

Tras una revisión detallada del expediente y la confrontación de los hechos fácticos y jurídicos, esta Junta observa que el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP establece los asuntos sobre los cuales deben versar las negociaciones entre la Administración y los Representantes Exclusivos, siempre que no entren en conflicto con la Ley Orgánica y los reglamentos, de allí que esta Junta encuentra que los puntos propuestos por la UCOC, como disputa de negociabilidad, es contrario al artículo 100 de la Ley Orgánica, que establece, en su numeral 3, como derecho de la Administración el asignar trabajo a sus empleados, en concordancia con el artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales. De igual manera, se dispone en el artículo 19 de este mismo Reglamento que estos derechos de la Administración son irrenunciables.

La Junta, tras la revisión de los documentos denominados Descripción de Puesto de los Capitanes de Remolcadores y el Manual de Operaciones de Remolcadores, observa que para esta categoría de trabajadores expresamente se citan accidentes que pueden darse en “operaciones normales”, tales como la colisión con buques, que son peligros propios de la actividad y entorno marítimo a los que podrían encontrarse expuestos. En tanto que, el manual de operaciones de remolcadores contempla una sección sobre el abastecimiento de combustible, poniendo en evidencia que esta es una actividad propia en remolcadores.

En mérito de todo lo antes expuesto, esta Junta concluye que no se ha acreditado que existan cambios sustanciales en las condiciones de trabajo más allá que de poca importancia de los trabajadores de la unidad negociadora UCOC que obliguen a la Administración a negociar.

En este orden de ideas, esta Junta observa que la compensación de \$300 por evento para cada miembro de la UCOC a cargo del remolcador, solicitado por el Sindicato en la nota UCOC-052-2025 de 26 de mayo de 2025, debido a la mayor responsabilidad, esfuerzo físico, mental y aumento de carga de trabajo, carece de sustento frente a que la actividad de trasiego de combustible que forma parte de la operación de los remolcadores, que el esfuerzo físico de amarre de cabo y manipulación de mangueras no es ejecutado por los trabajadores de esta unidad negociadora y que no ha

quedado probado un aumento de carga de trabajo ni afectaciones de más que de poca importancia.

Ahora bien, los testigos aportados por el sindicato expresan preocupaciones legítimas en materia de seguridad y operación, y han rendido testimonio respecto a fotografías aportadas como causal probatorio de la UCOC. En este sentido, advierte la Junta que las preocupaciones planteadas por el sindicato están vinculadas principalmente a condiciones de seguridad.

Siendo la seguridad parte principal de los alegatos del Sindicato y del fondo a resolver porque han alegado en ellas la variación en más que de poca importancia en las condiciones de trabajo, esta Junta procede a emitir sus evaluaciones y consideraciones.

De la valoración de pruebas relativas a seguridad:

Durante la audiencia trascendieron elementos tales como roce de mangueras al filo de la plataforma del muelle, limitaciones de acceso, los niveles de la marea, entre otros elementos particularmente señalados por el Sindicato con respecto a las modificaciones en las condiciones de trabajo.

Visible a fojas 54, 70 y 71 se encuentra el correo electrónico suscrito por el capitán Jorge Taboada y las fotos que forman parte integral de dicho correo. En el mismo se relatan detalles de la prueba de abastecimiento de combustible a remolcador realizada en el muelle de Río Grande el 13 de febrero de 2025 y se alegan elementos como la falta de iluminación, nivel de marea, falta de acceso al muelle, contacto de la manguera al muelle y la ausencia de barreras de contención (floating barrier).

De ello, observa la Junta que en la prueba realizada estaba presente el especialista en seguridad, ingeniero Amaris, quien fue presentado como testigo experto por la ACP en la audiencia.

Durante la audiencia, el señor Tomás Lozano, gerente de la División de Recursos de Tránsito, presentado como testigo de la ACP, visible a foja 268 declaró que:

...Para estas situaciones yo me apoyo en el grupo de seguridad marítima, principalmente seguridad marítima y el grupo de grupo (sic), creo que lo tenía aquí, el grupo especializado, pero principalmente el grupo de seguridad marítima, que de hecho, previo a habilitar el muelle fue minuciosamente inspeccionado y no fue hasta que ellos me dieron el "GO" el muelle es seguro, no iniciamos la primera toma de combustible. [...] Pero no fue hasta que ellos me dieran la luz verde, no iniciamos el despacho de combustible...

En audiencia, visible a fojas 265 y 266, el señor Lozano fue consultado sobre si había recibido por parte de los capitanes de remolcadores alguna denuncia basada en el numeral 12.07 sobre "Condiciones de trabajo inseguras o insalubres" de la Convención Colectiva. A lo que este respondió "No recibí ningún formulario 2526 indicando que hay una condición insegura o insalubre."

Visible a fojas 273 a 278, el testigo experto, Oscar Amaris, supervisor especialista en Seguridad Marítima de la Junta de Inspectores, aclara que la

toma de combustible de Río Grande es segura siempre y cuando se hayan hecho las adecuaciones que se dieron en su momento durante las evaluaciones que participaron. En este orden de ideas, aclara que, las participaciones que tuvieron como oficina de seguridad durante las pruebas de abastecimiento de combustible y remolcadores, se hizo un listado de aquellas cosas que debieron haberse ido adecuando para poder hacer un despacho más seguro.

Al preguntársele sobre algunas de estas recomendaciones, el señor Amarís indicó: poner que la misma manguera de combustible no estuviera directamente al suelo, iluminación pobre, adecuación del largo de las tuberías que envían combustible y el uso de chalecos salvavidas. Más adelante mencionó que se recomendó colocar un barandal para proteger el personal del muelle al momento de bajar la manguera y que se contemplara la ayuda de una grúa o un brazo para que puedan subir la manguera.

Agregó en su testimonio que estuvo presente en pruebas de marea alta y marea baja, que sí hay un efecto de corriente pero que este de igual manera estaba calculado para esa área. Respecto al remolcador y la tripulación indicó que el mayor riesgo durante el proceso de abastecimiento de combustible es que la manguera tuviera una fuga y que se tuviera el tema de contaminación o que el combustible cayera al agua.

Aclaró que la válvula de cierre es controlada por el personal del muelle y que si se amarra bien el remolcador y se siguen los protocolos se minimiza esta posibilidad.

Al final de su testimonio, el señor Amarís, confirmó que durante las pruebas se tomó en cuenta la corriente, la marea y los buques que transitan y entran a Miraflores.

De las anteriores declaraciones, valoradas conjuntamente con las constancias documentales del expediente, esta Junta observa que:

- Los hechos denunciados y evidenciados en las fotos, visibles a fojas 70 y 71, corresponden a situaciones propias del periodo prueba, específicamente de la prueba realizada el 13 de febrero de 2025;
- Se realizaron más de una prueba antes de implementar la operación de abastecimiento de combustible a remolcadores en Río Grande, el 30 de abril de 2025, así se deja ver de los testimonios de los señores Lozano y Amarís al referirse a "pruebas";
- Durante la fase de pruebas se identificaron condiciones susceptibles de mejoras, tales como iluminación, roce de la manguera;
- No consta en expediente evidencia objetiva que permita determinar si dichas condiciones subsisten. Esta ausencia probatoria impide a la Junta tener por acreditada la persistencia de condiciones de inseguridad;
- Que de acuerdo al testigo experto en seguridad marítima, los principales riesgos identificados en la operación de abastecimiento de combustible en Río Grande inciden en los trabajadores de tierra (del muelle); y
- Las preocupaciones planteadas por el Sindicato se vinculan principalmente con aspectos de seguridad y que existen mecanismos convencionales para denunciar condiciones de trabajo inseguras e insalubres;

En consecuencia, no encuentra esta Junta jurídicamente viable sustentar la obligación de negociar en estos términos.

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

RESUELVE:

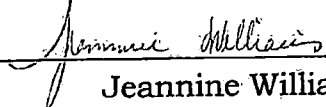
PRIMERO: DECLARAR que la decisión adoptada por la Autoridad del Canal de Panamá relacionada con la implementación del muelle de Río Grande para el abastecimiento de combustible no genera una afectación de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los miembros de la Unidad Negociadora de Capitanes y Oficiales de Cubierta, conforme al artículo 102 de la Ley Orgánica.

SEGUNDO: DECLARAR no probada la negociabilidad de los asuntos propuestos por la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC), en la disputa de negociabilidad identificada como NEG-03/25 presentada contra la Autoridad del Canal de Panamá.

TERCERO: ORDENAR el archivo del expediente.

Fundamento de Derecho: Artículos 100, 101 y 102 de la Ley Orgánica; Artículo 9, 11, 51, 57 y 71 del Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá; Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad (Acuerdo N°6 de 5 de abril de 2000 de la Junta de Relaciones Laborales de la ACP); y Secciones 11.04, 11.05 y 12.07 de la Convención Colectiva de la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC).

Notifíquese y cúmplase,

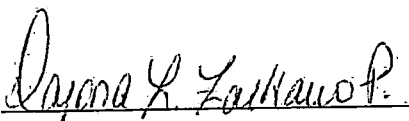

Jeannine Williams
Miembro Ponente


Alvaro Cabal Ducasa
Miembro


Luis A. Donadio Santamaría
Miembro


Rodolfo Stanzola Sierra
Miembro


Juan A. Solís Batista
Miembro


Dayana Zambrano
Secretaría Judicial Interina