



JUNTA DE RELACIONES LABORALES

de la Autoridad del Canal de Panamá

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, quince (15) de agosto de dos mil veintitrés (2023)

DECISIÓN No.27/2023

Por la cual se resuelve el estancamiento No.63/16, en las negociaciones de la Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de la Unión de Ingenieros Marinos y la Autoridad del Canal de Panamá.

I. COMPETENCIA DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES.

El artículo 113, numeral 3, de la Ley N°19 de 11 de junio de 1997 Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante Ley Orgánica de la ACP), le otorga competencia privativa a la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL), para resolver estancamientos en las negociaciones.

El Acuerdo N°13 de 27 de noviembre de 2001 de la JRL, Reglamento de Resolución de Estancamiento en las Negociaciones, adopta el procedimiento aplicable a estos procesos de competencia de la JRL, para resolver estas controversias.

II. ANTECEDENTES

El 15 de septiembre de 2016, la Unión de Ingenieros Marinos (en adelante UIM), representado por el Secretario General, señor Luis Yau Chaw, presentó ante la Secretaría Judicial de la JRL, carta de igual fecha, solicitando con fundamento en el artículo 4 de la Convención Colectiva de la UIM y por el Acuerdo No.13 de 27 de noviembre de 2001, por el cual se aprueba el Reglamento de Resolución de Estancamientos en las Negociaciones, para que "resuelva un estancamiento en una negociación donde las partes son la Unión de Ingenieros Marinos y la Autoridad del Canal de Panamá".

Recibido el documento de la solicitud de resolución de estancamiento presentada por la UIM en la Secretaría Judicial de la JRL, el 15 de septiembre de 2016, le fue asignado el número de identificación EST-63/16, recayendo la ponencia del caso en el miembro Gabriel Ayú Prado, lo cual fue comunicado a las partes mediante notas JRL-SJ-1123/2016 y JRL-SJ-1124/2016 de 26 de septiembre de 2016 (fs.12 y 13) y el 26 de septiembre de 2016 se informó al ponente el cumplimiento de dicho trámite

El martes 1 de noviembre de 2016, la ACP dio respuesta a la solicitud de estancamiento presentada por UIM y un anexo compuesto por ocho adjuntos. (fs.16 a 96)

III. HECHOS DE LA DENUNCIA

La parte que solicitó a la JRL que resuelva sobre el aducido estancamiento en las negociaciones, indicó que el objeto del proceso obedece al hecho de que en diciembre de 2012 la UIM recibió información que la administración de la ACP implementó, sin consultar al sindicato, una nueva descripción de puesto para los Inspectores de Naves en Tránsito (TVI), la cual fue firmada por el gerente ejecutivo de Operaciones de Tránsito, señor Miguel Rodríguez, el 1 de mayo de 2012.

El 26 de diciembre de 2012, UIM solicita una Negociación Intermedia a la ACP, con carta identificada (056-UIM-2012)

El 6 de febrero de 2013, la ACP niega la solicitud de una negociación intermedia presentada por UIM.

Señala el sindicato que la ACP violó la Convención Colectiva de la UIM, en su Sección 4.03 -Negociación iniciada por el Sindicato. "Hasta donde la ACP esté obligada por Ley a negociar propuestas negociables presentadas por El Sindicato durante la negociación intermedia, ésta responderá a las propuestas de el sindicato dentro de un plazo de diez (10) días calendario después de haber recibido las mismas, ya sea aceptándolas o presentando una contrapropuesta que podrá incluir el rechazo de la propuesta presentada por El Sindicato"

El 25 de febrero de 2013, UIM acude a la JRL para que resuelva la Disputa de Negociabilidad mediante carta identificada como 015-UIM-2013.

El 28 de febrero de 2013, la JRL dio traslado a la disputa sobre negociabilidad al ingeniero Jorge Luis Quijano, Administrador de la ACP, mediante nota JRL-SJ-223/2013.

El 18 de marzo de 2013, la ACP responde la nota de la JRL sobre la disputa de negociabilidad (JRL-SJ-223/2013).

El 18 de abril de 2013, se realizó la audiencia en la JRL para resolver la disputa de negociabilidad NEG-02/13.

El 30 de enero de 2014, la JRL mediante decisión No.2/2014, en la NEG-02/13, resolvió Declarar que existe el deber de la ACP de negociar la propuesta de negociación presentada por UIM para negociar el impacto e implementación de la descripción de puesto (PD) existente de los ingenieros ME-16, Inspectores de Naves en Tránsito (TVI).

El 18 de marzo de 2014, la ACP presentó Recurso de Apelación ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, solicitando la suspensión de la Decisión No.2/2014 de 26 de febrero de 2014, del caso NEG-02/13, reiterando la solicitud de suspensión de los efectos de la decisión No.02/2014.

El 10 de abril de 2014, la JRL mediante Resolución No.46/2014 rechaza la solicitud de la ACP a la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, de la suspensión de los efectos de la Decisión No.2/2014 de la NEG-2/2013.

El 13 de octubre de 2015, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, resolvió que la Administración tiene el deber de negociar la propuesta presentada por la UIM, confirmando en todas sus partes la Decisión No.2/2014 de 30 de enero de 2014, dictada por la JRL, dentro del caso de disputa de negociabilidad NEG-02/13, presentado por la UIM en contra de la ACP.

Los asuntos objeto del estancamiento se circunscriben a dos aspectos, a saber:

- 1- Compensación por trabajo a bordo de una embarcación fuera del rompeolas del Atlántico y fuera de la boya de mar del Pacífico del Canal de Panamá.
- 2- Bonificación anual por riesgos a bordo de la embarcación en tránsito o en aguas del Canal de Panamá.

La ACP no acepta la propuesta presentada por UIM al punto No.1, sobre una compensación adicional del 50% del salario básico por todas las horas de turno y tampoco el hecho de que en caso de extenderse el área del anclaje del Pacífico y se tenga que reubicar la boya de mar, se tomará en cuenta la ubicación previa de la misma para el efecto al derecho de la compensación adicional.

Señala la ACP que el trabajador a bordo, indistintamente, de su localización, no representa un riesgo adicional. No obstante, solicitará un estudio para determinar si es aplicable un diferencial por estar a bordo de un buque fuera del rompeolas Atlántico y mas allá de los fondeaderos del Pacífico.

En cuanto al punto No.2, señala la ACP que no acepta lo propuesto por la UIM, indicando que "a pesar de no estar explícitamente los riesgos en la descripción de puesto anterior, la exposición a algunos espacios confinados y a enfermedades infectocontagiosas siempre han sido parte de la exposición usual durante el desarrollo de las funciones del Inspector de Naves en Tránsito y no es un aumento de riesgo resultante de la nueva descripción de puesto. Al hacer la clasificación del puesto estas condiciones y funciones ya fueron tomadas en cuenta para determinar el título, grado y salario de la posición.

Finalmente, UIM termina señalando en su solicitud de estancamiento lo siguiente:

- 1- Que se declare que en la negociación intermedia impuesta por la JRL y confirmada en todas sus partes por la CSJ, en base a la NEG-02/13, entre la ACP y la UIM, existe un estancamiento en los asuntos objeto de estancamientos presentado en esta solicitud.
- 2- Se rechacen las pretensiones de la ACP en negar la compensación y bonificación solicitada por la UIM.
- 3- Se acoja la contrapropuesta No.1 de la UIM de los asuntos objeto de estancamiento con fecha 1 de septiembre de 2016.

IV. POSICIÓN DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA

En nota RHRL-17-34 de 1 de noviembre de 2016, la ACP expuso su postura en cuanto a la solicitud contenida en el EST-63/16, indicando que, en el presente caso, la solicitud presentada por UIM de resolver un estancamiento en las negociaciones, no corresponde.

Señala la ACP que el ingeniero Yau no identificó previo a la audiencia ni durante la audiencia de la NEG-02/13, los aspectos de la descripción de puesto de los Inspectores de Naves en Tránsito (TVI) que, según él, impactaban el trabajo que vienen realizando los inspectores, lo cual fue advertido por la Administración del Canal de Panamá. De igual manera, el ingeniero Yau afirmó que la descripción de puesto incluye nuevas funciones, conocimientos y destrezas, exposiciones y condiciones de riesgos no contemplados en el cálculo de salarios, pero no describió cuáles eran esas funciones, conocimientos, destrezas y condiciones de riesgos, y tampoco presentó una propuesta de negociación, en ninguna de las etapas del proceso que se estuvo llevando a cabo desde su inicio en el 2012.

El 15 de septiembre del 2016, la UIM presentó ante la JRL, un estancamiento en dos de los temas que no fueron discutidos hasta agotarse, a saber:

- 1- Compensación por trabajo a bordo de una embarcación fuera del rompeolas del Atlántico y fuera de la boya de mar del Pacífico del Canal de Panamá.
- 2- Bonificación anual por riesgos a bordo de la embarcación en tránsito o en aguas del Canal de Panamá.

De dichos temas hubo dos contra propuestas de la UIM y sus respectivas respuestas de la ACP.

Tema 1. Contrapropuesta de UIM (1 de septiembre de 2016): Los Inspectores de Naves en Tránsito (TVI) que tengan que trabajar a bordo de una embarcación fuera del rompeolas del Atlántico y fuera de la boya de mar del Pacífico, tendrán derecho a una compensación adicional del 50% del salario básico por todas las horas del turno. En caso de extenderse el área del anclaje del Pacífico y se tenga que reubicar la boya de mar, se tomará en cuenta la ubicación previa de la misma para efecto al derecho de la compensación adicional.

Propuesta de la ACP (6 de septiembre de 2016) a la contrapropuesta de la UIM. El trabajador a bordo indistintamente de su localización, no representa un riesgo adicional. No obstante, solicitará un estudio para determinar si es aplicable un diferencial por estar a bordo de un buque fuera del rompeolas Atlántico y más allá de los fondeaderos del Pacífico. (f.58)

Tema 2. Contrapropuesta de UIM (1 de septiembre de 2016):

Las partes acuerdan un bono anual de riesgo equivalente al 25% del salario básico anual, dividido en los 26 períodos de pagos, esta bonificación comprende lo siguiente:

Entrar a espacios confinados, tales como CO2 room, bow thruster tunnel, steering compartment, fire pump room, emergency generator room, etc.

Enfermedades contagiosas tales como: Avian Flu, swine flu, AH1N1, Colera, Hepatitis, Malaria, etc.

Ambientes tóxicos, Radioactivos, Explosivos, Nuclear.

La respuesta de la ACP a la Contrapropuesta de la UIM (6 de septiembre de 2016) fue: “a pesar de no estar explícitamente descrito los riesgos en la descripción de puesto anterior, la exposición a algunos espacios confinados y a enfermedades infecto-contagiosas siempre han sido parte de la exposición usual durante el desarrollo de las funciones del Inspector de Naves en Tránsito, y no es un aumento de riesgo resultante de la nueva descripción de puesto. Al hacer la clasificación del puesto estas condiciones y funciones ya fueron tomadas en cuenta para determinar al título, grado y salario de la posición.

El tipo y alcance de las inspecciones se han mantenido y no han sido modificadas, por lo que la implementación de la nueva descripción del puesto no representa un aumento del riesgo o de la carga de trabajo. Desde el año 2000, la ACP siempre ha tomado las medidas de control para la mitigación de riesgos, lo cual ha mantenido los niveles de exposición dentro de lo usual en el campo marítimo.”

Indica la ACP que la UIM no aceptó negociar las propuestas de la ACP del 6 de septiembre del 2016, alegando en el primer tema, que lo que esperan es el pago de una compensación y no la posibilidad del pago de un diferencial y en el segundo tema, el pago de una bonificación anual. En el segundo tema, la bonificación solicitada ya está contemplada en la clasificación del puesto.

En la reunión previa a la audiencia celebrada el 23 de mayo de 2017, la representante de la ACP, licenciada Maschkowski declaró que existía el deber de la ACP de negociar la propuesta de negociación presentada por la UIM, para negociar el impacto y la implementación en la descripción del puesto existente de los ingenieros ME16, Inspectores de Buques en Tránsito (TVI), el ingeniero Yau en el momento de interponer la disputa de negociabilidad, no identificó ni siquiera en la audiencia los aspectos de la descripción de puesto que los TVI, según él, impactaban el trabajo que venían realizando estos.

Sigue indicando la ACP que, temas relacionados con el salario o requisitos especiales del puesto, fueron considerados dentro del ME-16 correspondiente al TVI, aunado a que la clasificación del puesto no es negociable, de acuerdo al artículo 102, numeral 2 de la Ley Orgánica y el artículo 20 del Reglamento de Relaciones Laborales, que consiste en negociar los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones que la Administración adopte en el ejercicio de sus derechos, facultades y atribuciones, así como las medidas que se adecúen que se apliquen a los trabajadores afectados adversamente por tales decisiones, podrán ser objeto de negociación, salvo que el efecto en las condiciones de trabajo sean de poca importancia. Reiteramos que UIM en ningún momento estableció cuales eran esas condiciones de trabajo que estaban alteradas y que eran más que de poca importancia y debían ser negociadas vía impacto de implementación.

V. ANÁLISIS Y CRITERIO DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

El 15 de septiembre del 2016, la UIM presentó ante la JRL, un estancamiento en dos de los temas que no fueron discutidos hasta agotarse, a saber:

- 1- Compensación por trabajo a bordo de una embarcación fuera del rompeolas del Atlántico y fuera de la boya de mar del Pacífico del Canal de Panamá.
- 2- Bonificación anual por riesgos a bordo de la embarcación en tránsito o en aguas del Canal de Panamá.

Mediante Resolución No.125/2021 de ocho (8) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), se corrige en su parte motiva y resolutive, la Resolución No.115/2021 de treinta y uno (31) de agosto de dos mil veintiuno (2021), resolviéndose Declarar que existe estancamiento en las negociaciones entre la Autoridad del Canal de Panamá y la Unión de Ingenieros Marinos, en el expediente del proceso EST-63/16, en lo concerniente al tema Bonificación anual por riesgos a bordo de la embarcación en tránsito o en aguas del Canal de Panamá, y Declarar sustracción de materia respecto al tema de la Compensación por trabajo a bordo de una embarcación fuera del rompeolas del Atlántico y fuera de la boya de mar del Pacífico del Canal de Panamá.

En base a lo anteriormente resuelto, de declarar que existe estancamiento en lo concerniente al tema Bonificación anual por riesgos a bordo de la embarcación en tránsito o en aguas del Canal de Panamá, dentro del proceso EST-63/16, en las negociaciones entre la Autoridad del Canal de Panamá y la Unión de Ingenieros Marinos, le corresponde a la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá, atender el fondo de esta solicitud. Para ello revisaremos las propuestas y contrapropuestas de las partes, sus posiciones y finalmente la conclusión por parte de la Junta sobre la propuesta que brinde la mejor base para resolver el punto estancado.

Contrapropuesta de UIM No.1 del 1 de septiembre de 2016

“Las partes acuerdan un bono anual de riesgo equivalente al 25% del salario básico anual, dividido en los 26 períodos de pagos, esta bonificación comprende lo siguiente:

Entrar a espacios confinados, tales como CO2 room, bow thruster tunnel, steering compartment, fire pump room, emergency generator room, etc.

Enfermedades contagiosas tales como: Avian Flu, swine flu, AH1N1, Colera, Hepatitis, Malaria, etc.

Ambientes tóxicos, Radioactivos, Explosivos, Nuclear.”

Posición de UIM

La ACP, afirma que la nueva descripción de puesto conlleva funciones con riesgos nuevos que no tenía la descripción de puesto anterior, por lo tanto, no se entiende como la ACP no presentó una contrapropuesta.

La UIM, considera que existen nuevos riesgos producto de los cambios realizados a la descripción de puesto, los cuales impactan a los inspectores de naves en tránsito actualmente.

Respuesta de la ACP del 6 de septiembre de 2016.

“A pesar de no estar explícitamente descritos los riesgos en la descripción de puesto anterior, la exposición a algunos espacios confinados y a enfermedades infectocontagiosas siempre han sido parte de la exposición usual durante el desarrollo de las funciones del Inspector de Naves en Tránsito, y no es un aumento de riesgo resultante de la nueva descripción de puesto. Al hacer la clasificación del puesto estas condiciones y funciones ya fueron tomadas en cuenta para determinar al título, grado y salario de la posición.

El tipo y alcance de las inspecciones se han mantenido y no han sido modificadas, por lo que la implementación de la nueva descripción del puesto no representa un aumento del riesgo o de la carga de trabajo.”

VI. CONCLUSIÓN.

Revisada la contrapropuesta de UIM y la respuesta de la ACP, la JRL concluye que el sindicato no aportó pruebas del impacto de implementación por el cambio de la descripción de puesto.

La UIM, de los argumentos que respaldan su contrapropuesta, no aportó pruebas idóneas, ni un estudio, por ejemplo, destinado a establecer una relación entre la forma de desempeñar el trabajo, llámese las inspecciones como factor determinante en el cambio, que no guardan relación con el concepto de negociación de impacto e implementación.

La UIM, consideró que existían nuevos riesgos producto de los cambios realizados en la descripción de puesto, los cuales impactaban a los Inspectores de Naves en Tránsito (TVI), pero no identificó dichos cambios, ni explicó el impacto que tuvo la nueva descripción de puesto en las condiciones de trabajo.

En base a lo anterior, ante la ausencia de elementos que sustenten la solicitud del sindicato UIM, la JRL no considera viable esta contrapropuesta de la UIM, por lo que no será incorporada al convenio colectivo,

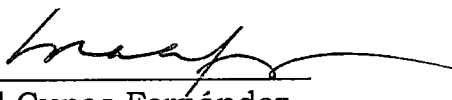
Por consiguiente, la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá, en uso de sus facultades legales y reglamentarias,

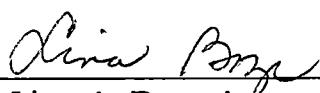
RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO: NEGAR la inclusión de la contrapropuesta de la Unión de Ingenieros Marinos (UIM) a la Convención Colectiva, por no haber aportado el sindicato pruebas, del impacto y afectación de la implementación por el cambio de la descripción de puesto.

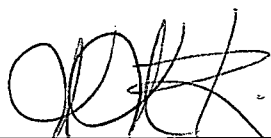
Fundamento de Derecho: Artículos 2, 102, numeral 2, 113 y 114 de la Ley Orgánica de la ACP, Reglamento de Resolución de Estancamientos en las Negociaciones, Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá y Convención Colectiva de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos.

Notifíquese y cúmplase,

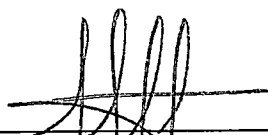

Manuel Cupas Fernández
Miembro ponente



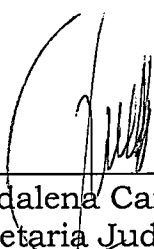
Lina A. Boza A.
Miembro



Nedelka Navas Reyes
Miembro


Ivonne Durán Rodríguez
Miembro


Fernando A. Solórzano A.
Miembro


Magdalena Carrera Ledezma
Secretaria Judicial