

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, once (11) de octubre de dos mil dieciocho (2018).

DECISIÓN N°2/2019

Denuncia por práctica laboral desleal N°54/16 presentada por el Panama Area Metal Trades Council contra la Autoridad del Canal de Panamá

ANTECEDENTES

El 16 de agosto de 2016, el Panama Area Metal Trades Council (en adelante PAMTC), presentó ante la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante JRL), denuncia por práctica laboral desleal (en adelante PLD) contra la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP), con base en los numerales 1, 5, 7 y 8 del artículo 108 de la Ley N°19 de junio de 1997 (en adelante Ley Orgánica de la ACP).

La Ley Orgánica de la ACP, en su artículo 111, crea la JRL con el propósito de promover la cooperación y el buen entendimiento en las relaciones laborales y resolver los conflictos laborales de su competencia privativa, otorgada por el artículo 113, numeral 4 de la Ley Orgánica de la ACP, para resolver denuncias por PLD, entre ellas, por las causales descritas en su artículo 108, conforme al Acuerdo N°2 de 29 de febrero de 2000 - Reglamento de Denuncias por Prácticas Laborales Desleales de la JRL de la ACP.

Recibida la denuncia del PAMTC en la JRL, fue repartida a la miembro ponente Mariela Ibáñez de Vlieg (f.13), y así le fue informado a las partes en notas JRL-SJ-1014/2016 y JRL-SJ-1015-2016, de 26 de agosto de 2016 (fs.14 y 15).

Con el informe de 2 de septiembre de 2016, la secretaria judicial interina dejó constancia de que el expediente PLD N°54/16 fue remitido a la ponente, en espera de sus instrucciones (f.16) y que el 6 de septiembre de 2016, pasó a investigación (f.17), la que culminó el 8 de febrero de 2017 (f.45), por lo que el expediente fue llevado el 9 de febrero de 2017 al despacho de la miembro ponente, para el trámite de lugar (f.46).

Mediante Resolución N°85/2017 de 27 de marzo de 2017, la JRL admitió la denuncia, en cuanto a las causales 5 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, con relación a la violación de los artículos 97 y 94 de la Ley Orgánica de la ACP en concordancia con las Secciones 11.01 y 11.03 de la convención colectiva, para hacer el análisis del fondo de la controversia en cuanto a dichos cargos, y corrió traslado a la ACP, para que contestara a los mismos (f.59 a 64).

El 15 de mayo de 2017, fue presentado poder especial de la ACP a favor de la licenciada Cristobalina Botello, para que la represente ante la JRL en la PLD-54/16, y el 30 de mayo de 2017, presentó oportunamente contestación a la denuncia presentada por el PAMTC (fs.87 a 95).

Mediante el Resuelto N°261/2017 de 8 de septiembre de 2017, la JRL resolvió comunicar a las partes que la audiencia para ventilar la denuncia del proceso PLD-54/16 se llevaría a cabo el 29 de noviembre de 2017 a las 8:30 am. en las oficinas de la JRL (fs.122 y 123).

El 9 de noviembre de 2017, de forma oportuna y tal como lo exige el artículo 28 del Acuerdo N°2 de 29 de febrero de 2000 que reglamenta las denuncias de PLD, las partes intercambiaron sus escritos de pruebas y remitieron ejemplares de los mismos a la JRL (fs.126 a 131).

El 24 de noviembre de 2017 la apoderada de la ACP presentó solicitud de decisión sumaria (fs.189 a 201), de la cual la JRL corrió traslado a la parte denunciante mediante Resuelto N°39/2018 de 24 de noviembre de 2017 (fs.202 a 203), y el PAMTC presentó su escrito de oposición a dicha petición (fs.206 a 207).

Mediante la Resolución N°102/2018 de 26 de febrero de 2018, la JRL decidió negar la solicitud de decisión sumaria presentada por la ACP y ordenar que el proceso siguiera su trámite (fs.218 a 220) y

en el Resuelto N°110/2018 de 4 de abril de 2018, se programó como fecha de audiencia el 11 de julio de 2018 a las 8:30 am. (f.224).

El 11 de julio de 2018, se llevó a cabo el acto de audiencia en el proceso PLD 54/16, con la presencia de la ponente Mariela Ibáñez de Vlieg y los miembros Carlos Rosas, Lina Boza, así como los representantes de las partes, por la ACP la licenciada Cristobalina Botello y por el PAMTC los señores Ricardo Laurie, Rolando Tejeira y Ricardo Basile (f.237) y testificaron los señores Pablo Vives (fs.249 a 260), Oscar Pinzón (fs.260 a 267) y Victoriano Andrade (fs.268 a 274).

Con el informe secretarial de 27 de julio de 2018 se dejó constancia que en el caso PLD-54/16 ya había finalizado la transcripción de la audiencia (f.280) y mediante otro informe de esa fecha se le comunicó a la ponente que el caso ingresaba a su despacho para lo de lugar, lo que ocurrió, efectivamente, el 30 de julio de 2018 al dejarse constancia de dicha entrega en el informe (f.281). La ponente, en uso de la facultad que le confiere el artículo 17 del Reglamento Interno de la JRL, prorrogó el término para entregar el proyecto de decisión para la lectura del resto de los miembros y así lo hizo saber y constar en la nota de 21 de agosto de 2018 (f.282).

Dentro del término reglamentario, el 21 de septiembre de 2018, la ponente presentó en Secretaría Judicial, para la aprobación del resto de los miembros de la JRL, el proyecto de la decisión del caso.

ARGUMENTOS DEL DENUNCIANTE (PAMTC)

El PAMTC denunció como PLD, que el 3 de mayo de 2016, la ACP, el gerente de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta, señor Pablo Vives, pegó una hoja de cartulina ampliada en el mural de la unidad de Operaciones de Lanchas y Auxiliares de Cubierta, en la máquina de soda en el embarcadero de Davis, con cambios en los puntos de encuentro de las lanchas con los buques antes de entrar a las esclusas, que según alegó, afectan tanto a trabajadores del Atlántico como del Pacífico, citando como ejemplo de trabajadores afectados a los pasabarcos de cubierta, operadores de lancha, marineros de lanchas y oficinistas de operaciones de lanchas y asistencia de cubierta, y que según dijo, los exponen a **trabajos peligrosos, condiciones físicas rigurosas y ambientales difíciles.** Señaló que esa decisión de modificación de los puntos de encuentro, se hizo de forma unilateral y sin cumplir los procedimientos establecidos en el artículo 11 de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales (en adelante convención colectiva), o sea, sin la debida notificación al punto de contacto del Representante Exclusivo (en adelante RE), a pesar que a su juicio, los cambios afectan las condiciones de empleo de los trabajadores, porque ahora es más larga la distancia en las lanchas para que los pasabarcos aborden los buques antes de entrar por las esclusas de Gatún y Agua Clara y se enfrentan a fuertes oleajes, fuertes vientos, lluvias y relámpagos que dificultan el abordaje, porque sacuden y empujan fuertemente las lanchas y hay peligro de ser arrojados al agua y ser golpeados dentro y fuera de las lanchas al iniciar el abordaje.

Al explicar cómo se produjeron las causales que fueron admitidas por la JRL para su examen en la etapa de fondo, el PAMTC relacionó la causal del numeral 5 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, sobre “Negarse a consultar o a negociar de buena fe con un sindicato, como lo exige esta sección”, con la violación del artículo 11 de la convención colectiva, en sus Secciones 11.01 y 11.03, y los artículos 97 y 102, numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica de la ACP y que la ACP se negó a consultar o a negociar de buena fe con un sindicato, como lo exige la Ley y Convenciones Colectivas y agregó que el artículo 97 de la ley es claro al establecer que la ACP está obligada a negociar con el RE aquellos temas que afecten condiciones de empleo.

Sobre la causal del numeral 8 de la Ley Orgánica de la ACP, “No obedecer o negarse a cumplir cualquier disposición de esta sección”, señala nuevamente violado el artículo 11 de la convención colectiva y los artículos 97 y 102 de la Ley Orgánica, explicando que se produjo la causal, ya que la ACP desobedeció y se negó a cumplir con el derecho a consultar los nuevos cambios en los puntos de encuentro que afectan condiciones de los trabajadores conforme a lo dispuesto en la convención colectiva, en la Ley y los reglamentos.

El denunciante, PAMTC, en cuanto a las declaraciones solicitadas a la JRL y que se relacionan con los cargos de las causales admitidas, o sea, la de los numerales 5 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, están que diga que la ACP, por intermedio del señor Oscar Pinzón, cometió PLD, que le ordene que no imponga los cambios en las condiciones de empleo, respetar la

convención colectiva, los reglamentos y la Ley Orgánica de la ACP, que se siente a discutir y negociar los cambios, y que publique la decisión de este caso.

En la denuncia y entre las pruebas presentadas y aducidas con dicho escrito, aporta un documento, relativo a un correo electrónico del 3 de mayo de 2016, de cambios de los puntos de encuentro, de los sectores del Pacífico y del Atlántico (f. 9), expedido por el señor Pablo E. Vives Z., Gerente (i) de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta, así como el memorando de 5 de agosto de 2016, remitido por el señor Oscar Pinzón, Capataz General, Operador de Lanchas y Motor de la Unidad de Operaciones de Lanchas y Auxiliares de Cubierta, Atlántico, a los operadores de lanchas de motor y relevos interinos; además, adujo testimonios, luego, con una nota de 16 de agosto de 2016, presentó en el expediente el memorando de 5 de agosto de 2016 sobre el Protocolo de notificación a la Sección de Capitanía de Puerto – Norte (f.11) y hoja de instructores de pasacables, relativo a El Vígía (f.12).

Durante el período de investigación del caso, el señor Victoriano Andrade mediante una nota fechada 12 de enero y recibida el 13 de enero de 2017 en la JRL, con la que entregó tres videos que según señala la nota, fueron grabados el 9 de enero de 2017, que según dijo mostraban a los pasacables de Esclusas de Gatún (Colón) exponiéndose a condiciones atmosféricas adversas, fuertes vientos y oleaje al momento de bajar y desembarcar el barco, lo que indicó, pudo ocasionar lesiones corporales hasta la pérdida de la propia vida, como consecuencia de los cambios inconsultos de la descripción del puesto y de los puntos de encuentro por sobrecarga de trabajo (f.37).

Durante la audiencia, el PAMTC presentó sus alegatos iniciales, que en los puntos más destacados relativos a las causales de PLD admitidas y las normas correspondientes a las mismas, planteó que la ACP hizo cambios a los puntos de encuentro sin notificar por escrito al punto de contacto designado por el RE y con ello se negó a consultar y negociar de buena fe con el sindicato; retiró los remedios señalados en la denuncia, en cuanto a que la JRL le ordene a la ACP no imponer los cambios en las condiciones de empleo y de trabajo, que respete las disposiciones legales que están en la convención colectiva vigente, en los reglamentos, Ley Orgánica de la ACP y que publique en todos los medios y murales a lo interno de la ACP (f.240). También expresó que el RE se dio cuenta de los cambios por intermedio de los trabajadores, ya cuando vieron las instrucciones administrativas pegadas en ciertos lugares, sobre lo cambiado y modificado. Añadió que en la audiencia con los tres testimonios que presentaría, el PAMTC pretendía demostrar que la ACP sí incurrió en una PLD y que tiene la razón en cuanto a lo que ha denunciado (f.241).

En la audiencia (f.243), el representante del PAMTC, señor Rolando Tejeira, dijo que no presentaría pruebas documentales adicionales a las ya aportadas con la denuncia y que constan en el expediente; y en cuanto a las pruebas testimoniales, identificó a los señores Oscar Pinzón con IP-2449065, capataz general de Unidad de Lanchas y Pasacables del Atlántico MS-14, como testigo de lo denunciado que consta en el expediente en la f.11 sobre las nuevas instrucciones de operadores de lanchas que deben realizar este nuevo sistema de trabajo; Pablo Vives con IP-2211025, capataz operador de lancha a motor MS-10, para testificar sobre los hechos ocurridos sobre los puntos de encuentro y quien emitió la nota de f. 9; y Victoriano Andrade con IP-2334968, pasacable de cubierta MG-5, como testigo en su calidad de trabajador afectado y denunciante de los hechos que motivaron la denuncia.

En el momento indicado en la audiencia (f.245), el representante del PAMTC objetó las pruebas documentales de la ACP identificadas como 1, 2 y 3 y no se opuso a la presentación del resto.

En sus alegatos finales, el representante del PAMTC a cargo de la vocería, señor Ricardo Basile, dijo medularmente que, era un hecho probado y aceptado por la ACP, que hizo cambios a los puntos de encuentro para que las cuadrillas de pasacable de cubierta aborden los buques que transitarán por las esclusas del Canal de Panamá, y que no solo la ACP no niega dichos cambios, sino que hay pruebas documentales que así lo acreditan y que certifican que se implementó. Dijo que también es un hecho aceptado por la ACP que ellos no notificaron al punto de contacto designado por el RE antes de implementarlos, porque consideraron que no afectaban las condiciones de empleo y de trabajo de los trabajadores. Manifestó que el sindicato aportó en el proceso, suficientes pruebas para demostrar que los cambios señalados afectan y modifican condiciones de empleo y de trabajo de los trabajadores pasacables de cubierta, operadores y marineros de lancha y que hay una correlación entre la distancia recorrida por las lanchas para transportar a las cuadrillas de pasacable hacia donde están los buques y

las condiciones a las que son sometidos estos trabajadores, porque, según explicó, a mayor distancia recorrida, mayores afectaciones a las condiciones de empleo, y explicó que:

“Nos reiteramos, solamente cambiar el lugar de la prestación del servicio, y ese cambio de lugar en la prestación del servicio es un hecho probado en este acto de audiencia. Se alargan las distancias en las cuales las cuadrillas serán transportadas para poder abordar a los buques y realizar su trabajo. Y esto no solamente afecta a la cuadrilla de trabajadores que es transportado, sino a los trabajadores que se encargan de ese transporte. Anteriormente los pasacables de cubierta prestaban el servicio en una ubicación, esa ubicación ha cambiado a una distancia mayor. Anteriormente los operadores de lancha y los marineros debían recorrer una distancia menor para prestar ese servicio, que es transportar a las cuadrillas, ahora deben recorrer una distancia mayor. Con eso queda probada, sin lugar a duda, la afectación a las condiciones de empleo y de trabajo de estos trabajadores.” (f.276)

Dijo que el cambio fue notificado directamente a los trabajadores mediante la ampliación de un correo electrónico que fue pegado en los tableros del embarcadero de Davis, sin hacerlo primero al sindicato, como debía ser para que el RE pudiera ejercer el derecho de representar a los trabajadores, lo que interfirió con su labor y obligación de representación. Agregó que la ACP se contradijo en sus alegaciones, porque indicaron que el establecimiento de los puntos de encuentro lo hacen en ejercicio de su derecho y que no afecta condiciones de empleo, por lo que no había que notificar al punto de contacto, que es el primer paso antes de iniciar una negociación intermedia, pero dijo el representante del PAMTC que al observar la f.9 del expediente, en el correo electrónico que el señor Pablo Vives envió, indicó que a pesar que los puntos de encuentro en las nuevas esclusas no estaban incluidos en el MODOM todavía, adelantaba los mismos tal como aparecen en el nuevo contrato de los prácticos, para que fueran revisándolos y repasándolos para su pronta divulgación al personal correspondiente y que en la f.2, en la entrevista contestó que dichos puntos son producto de la convención colectiva de los prácticos que se establecieron como nuevos puntos de encuentro para el despacho de lanchas y el transporte de pasacables hacia los buques; por lo que concluyó el sindicato que, si el establecimiento de los puntos de encuentro nuevos fueron objeto de una negociación colectiva con una unidad negociadora de las que existen en el Canal de Panamá, en estricto derecho ese mismo tema tiene que ser materia de negociación con otra unidad negociadora, la de los prácticos, pero que diga que no lo es con la de los no profesionales, por lo que, al ser materia de negociación, la ACP estaba obligada a notificar al punto de contacto antes de implementar el cambio, de acuerdo con el artículo 11 de la convención colectiva (fs.276 y 277). Por último, reiteró a la JRL sus peticiones y solicitudes hechas en la denuncia.

POSICIÓN DE LA DENUNCIADA (ACP)

La ACP, contestó los cargos de PLD en su contra, y sobre las causales que fueron admitidas por la JRL, o sea, las de los numerales 5 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, indicó que no se han cometido las conductas de las que se le acusa; informando a la JRL que el PAMTC no cumplió con lo convenido en el artículo 24 de la convención colectiva de informar a la ACP su intención de presentar un PLD en su contra; y manifestando que la ACP no hizo ningún cambio en las condiciones de trabajo que requiriera la aplicación del artículo 11 de la convención colectiva, sobre negociación intermedia.

Acerca de esto último, explicó que el correo electrónico del señor Pablo Vives, gerente interino de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta (OPRT) de la División de Recursos de Tránsito (OPR), presentado con la denuncia y dirigido a los capataces generales sobre los puntos de encuentro adicionales, no afectó las condiciones de trabajo ni de empleo de los trabajadores identificados por el señor Andrade en la denuncia, porque dijo, ellos mantienen las mismas funciones y responsabilidades de los últimos años y agregó que igual sucede con el memo de 5 de agosto de 2016 del señor Oscar Pinzón, capataz general de la Unidad de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta, Distrito Norte (OPRT-A), con el cual solo se recordaba a los operadores de lanchas que cuando transportan personal por razones operativas a un buque que arriba y que requiera salir del rompeolas, deben notificar de su destino y preguntar al coordinador de tráfico en Cristóbal, las condiciones climáticas del momento, para tomar las previsiones correspondientes, lo que señaló, es parte de las operaciones en general y se ha hecho desde antes de la comunicación de los puntos de encuentros adicionales. Puntualizó que, ante la evidente inexistencia de cambio en las condiciones de trabajo, no hay asuntos negociables de los descritos en el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP y, por tanto, tampoco aplica el artículo 11 de la convención colectiva.

Dijo sobre el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, específicamente del numeral 1, que son negociables los cambios en las condiciones de empleo de los trabajadores, excepto los asuntos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan en la Ley expresamente, o sean una consecuencia de esta y transcribió su artículo 2 sobre “Condiciones de empleo: Políticas, prácticas y asuntos de personal, establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier otro instrumento idóneo, que afectan las condiciones de trabajo, salvo las que expresamente excluye esta Ley”, explicando que son negociables las variaciones que hace el empleador en ellas, pero que en el caso actual, la ACP no cambió alguna condición de empleo. Luego, en cuanto al numeral 2 del artículo 102 citado, sobre la negociabilidad de los procedimientos que se usen para implementar las decisiones de la administración a los que se refiere el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP, cuando afecten adversamente al trabajador a menos que las decisiones solo tengan un efecto de poca importancia, dijo que al no darse un cambio de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo, la ACP no está obligada a negociar con el RE, porque el tema de la decisión sobre los puntos de encuentro no tuvo una afectación de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo ni de empleo de los trabajadores identificados por el señor Andrade en su denuncia, quienes dijo, mantienen las mismas funciones y responsabilidades de los últimos años. Por ello, indicó que lo señalado por el PAMTC no se enmarca en lo establecido por los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP y por ello, que la ACP no está obligada a iniciar una negociación intermedia según las Secciones 11.01 y 11.03 de la convención colectiva. Reiteró la ACP, que no hay cambios que afecten adversamente o sean una desmejora o pérdida de una condición de empleo o de trabajo, que deban ser avisados por escrito al RE, porque tengan un efecto más que de poca importancia y finalizó este tema, señalando que no hay cambios que ameriten la revisión de la descripción de puesto de los referidos trabajadores, por lo que no se han contravenido las Secciones 11.01 ni 11.03 de la convención colectiva y no se han violado los derechos del RE contenidos en el artículo 97 de la Ley Orgánica de la ACP. Con la contestación de la denuncia no se presentaron pruebas documentales.

Con su escrito de listado de pruebas documentales y posibles testigos, la apoderada especial de la ACP adujo los testimonios de los señores Pablo Vives y Oscar Pinzón y adjuntó pruebas documentales consistentes en copias autenticadas de la descripción de puesto de Operador de Lanchas a Motor MG-9 de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta de la División de Recursos de Tránsito (fs.132 a 135), de la descripción de puesto de Marinero de Lanchas MG-6 de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta de la División de Recursos de Tránsito (fs.136 a 137), de la descripción de puesto de Pasacable de Cubierta MG-5 de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta de la División de Recursos de Tránsito (fs.138 a 142) y del artículo 26 de la convención colectiva de los trabajadores no profesionales, efectiva 19 de febrero del 2016 con el índice y la parte A del Apéndice A, suscrita el 12 de febrero de 2016 entre la ACP y la coalición de sindicatos que conforman el RE, sobre diferenciales por trabajos peligrosos en condiciones físicas rigurosas o en condiciones ambientales difíciles y pago en base al tiempo real de exposición para trabajadores de trabajo de tipo manual (fs.143 a 170).

En sus alegatos de inicio, la representante de la ACP, licenciada Cristobalina Botello, explicó en cuanto a las causales 5 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, que fueron admitidas por la JRL para su análisis, con relación a la comunicación de cambios en los puntos de encuentro que afectan las condiciones de empleo y de trabajo, que no se ha cometido ninguna, porque no se han cambiado las condiciones de empleo ni de trabajo de los trabajadores mencionados en la denuncia, ni el asunto es uno de los negociables de conformidad con el artículo 102 de dicha ley, por lo que no aplica el artículo 11 de la convención colectiva relativo a negociación intermedia, porque se mantienen las mismas funciones y responsabilidades vigentes en los puestos señalados y, por ello, tampoco corresponde un cambio en las descripciones de puestos. Explicó que los puntos de encuentro son ubicaciones físicas a lo largo del cauce del Canal donde las lanchas que transportan al personal, que deben acodarse o pegarse al costado del buque para permitirles embarcar y desembarcar con suficiente tiempo para cumplir sus asignaciones a bordo o para trasladarse a su siguiente asignación, por lo que dijo, esos puntos de encuentro, tanto en tiempo como en lugar, se definen y ajustan estrictamente a las respuestas de las necesidades operativas del servicio de tránsito para cada buque, con las que la División de Recursos de Tránsito, encargada de administrar y dar servicios de transporte marítimo al personal autorizado, cuyas funciones guardan relación con la operación del Canal, debe cumplir la prestación de dichos servicios, según los procedimientos operativos y las normas de seguridad aplicables (f.241). Agregó que la copia del correo electrónico emitido por el señor Pablo Vives, quien fungía como gerente interino de la División de Recursos de Tránsito, estaba dirigido a los capataces generales e hizo referencia a puntos de encuentro

adicionales, pero que no afectaban las condiciones de trabajo ni de empleo de los trabajadores identificados por el denunciante, porque estos mantienen las mismas funciones y responsabilidades de los últimos años, y que el memorando del 5 de agosto de 2016, firmado por el capataz Pinzón, tampoco guarda relación con una nueva condición o instrucción de trabajo, porque era para recordar a los operadores de lancha, una medida previamente establecida. Dijo que, sin cambios en las condiciones de trabajo ni empleo, no hay asuntos susceptibles de negociación con base en el artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP ni obligación de aplicar el artículo 11 de la convención colectiva (f.242). Reiteró a la JRL su disconformidad con que el PAMTC hubiese acudido ante esta con una denuncia, sin primero haber cumplido con lo pactado en el artículo 24 de la convención colectiva, acerca de presentar ante la ACP su intención de denunciar en PLD antes de hacerlo (f.241)

Como pruebas documentales, se reiteró de las presentadas y adjuntas en copias autenticadas con su escrito de pruebas; y en cuanto a las testimoniales, adujo al señor Oscar Pinzón, capataz de la Unidad de Lanchas y Pasacables del Pacífico de la Sección de OPRT, quien fungía como capataz general, operador de lanchas a motor en el sector Atlántico al momento de los hechos que se relacionan con la PLD-54/16 y dijo que atestiguaría sobre lo relacionado al memorando fechado 5 de agosto del 2016, referente al protocolo de notificación a la Sección de Capitanía de Puerto Norte dirigido a los operadores de lanchas a motor y otros asuntos relacionados con la denuncia 54/16. Y en cuanto al testigo Pablo Vives, capataz operador de lanchas a motor de la Unidad de Lanchas y Pasacables del Sector Pacífico de OPRT, señaló que en su calidad de gerente interino de OPRT al momento de los hechos, brindaría testimonio sobre lo concerniente a los puntos de encuentro en las operaciones y responsabilidades de OPRT y otros aspectos relacionados con la denuncia 54/16 (fs.243 y 244).

En cuanto a las pruebas presentadas y aducidas por el PAMTC, la apoderada especial de la ACP objetó las pruebas documentales presentadas con la denuncia visibles a fojas 9 y 12, así como la prueba consistente en tres discos compactos descritos como contentivos de videos que se presentaron con la nota de foja 37. También objetó las pruebas testimoniales aducidas por el PAMTC en su escrito de pruebas y reiteradas en el acto de audiencia (fs.241 y 242).

Finalmente, al presentar sus alegatos de cierre, la apoderada especial de la ACP reiteró sus argumentos iniciales señalando que habían sido todos acreditados en contra de las pretensiones de la denuncia, con las pruebas documentales y testimoniales presentadas en el proceso y refutó lo alegado por el PAMTC, expresando que la distancia no es una prueba de afectación, por lo que concluyó que el PAMTC no logró probar que ha habido un cambio en las condiciones y un cambio adverso, y añadió que las condiciones están determinadas por las responsabilidades y funciones de acuerdo a las descripciones de puesto de los trabajadores, que destacó, no son las mismas que las de un práctico del Canal. También manifestó que el establecimiento de los puntos de encuentro adicionales no afecta, con un efecto de más de poca importancia, las condiciones de los pasacables, de los marineros de lanchas y de los operadores de lanchas, ya que los puntos adicionales de embarque y desembarque se dan en el área de operaciones del Canal de Panamá y los trabajadores mantienen sus mismas funciones, y que, por ello, no hay cambio adverso ni ha podido probarlo el PAMTC. Señaló que los testigos del denunciante corroboraron que los cambios se sustentan en las funciones de los puestos cuyas pruebas fueron aportadas por la ACP. Habló también de las condiciones para el pago de diferenciales por exposición a peligro y condiciones físicas rigurosas o ambientales difíciles y dijo que están ya cubiertas por la convención colectiva y no es materia de negociación durante su vigencia.

Culminó sus argumentos indicando que no se ha probado la conducta de la causal 5 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, o sea, la negativa exigida por ella o la desobediencia de alguna norma, como lo describe la causal del numeral 8 de la citada ley. Pidió a la JRL que declare que la ACP no cometió PLD y que niegue los remedios solicitados por el PAMTC (f.279).

ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA DE RELACIONES LABORALES

En primer lugar, la JRL debe señalar, en respuesta a los reiterados señalamientos de la apoderada de la ACP, que el cumplimiento de lo pactado por las partes en la convención colectiva, específicamente en su artículo 24, no es requisito de la ley o los reglamentos aplicables a los procesos de PLD que rigen en la JRL, para que la denuncia respectiva sea admitida. Ello ha sido su criterio reiterado, y una vez admitida la denuncia, lo correspondiente es resolverla conforme a las citadas normas legales, reglamentarias y demás aplicables. No obstante, la JRL es del criterio que las partes deben utilizar todos los mecanismos disponibles a su alcance para lograr la solución de sus

conflictos por disposición mutua y ello incluye procurar acercamientos al más bajo nivel posible para lograr dicho fin. Mientras que el derecho de acudir a la JRL es regido por las disposiciones que para este particular proceso de PLD, se encuentran vigentes y no puede ser limitado por la propia JRL, sino con fundamento en normas de igual o superior jerarquía. En este caso, lo procedente es resolver la controversia planteada y a eso se procede.

Al enunciar las causales de los numerales 5 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, se le atribuye a la ACP, el incumplimiento de los artículos 97, 102 y 94 de dicha ley, que son normas de su Sección Segunda del Capítulo V. También las relacionó con lo establecido en las secciones 11.01 y 11.03 (b, c, d, e y f) de la convención colectiva. El texto de dichas normas se transcribe a continuación:

“LEY N°19 DE 1997 ORGÁNICA DE LA ACP

Artículo 94. Las relaciones laborales de la Autoridad se regirán por lo dispuesto en la presente Ley, en los reglamentos y en las convenciones colectivas. Las disposiciones de la presente sección deben interpretarse considerando la necesidad de que la Autoridad, como administradora del servicio, sea eficaz y eficiente.

...

Artículo 97. Todo representante exclusivo tendrá derecho a:

...

2. Negociar convenciones colectivas en materias sujetas a negociación, que incluyan a todos los trabajadores de la unidad negociadora.

...

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 consecuencia de ésta. [sic]
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 [sic] tengan efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo.
3. ...”

Artículo 108. Para los propósitos de la presente sección, se considerarán prácticas laborales desleales por parte de la Autoridad, las siguientes:

...

5. Negarse a consultar o a negociar de buena fe con un sindicato, como lo exige esta sección.

...

8. No obedecer o negarse a cumplir cualquier disposición de esta sección.” (resaltado de la JRL).”

“CONVENCIÓN COLECTIVA DE LA UNIDAD DE TRABAJADORES NO PROFESIONALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ.

ARTÍCULO 11 **NEGOCIACIÓN INTERMEDIA**

SECCIÓN 11.01. DISPOSICIÓN GENERAL. Este procedimiento aplica a las negociaciones sobre los asuntos que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores, excepto aquellos relacionados con la clasificación de puestos y los que se establezcan expresamente en la Ley Orgánica o sean consecuencia de ésta; [sic] a los procedimientos que se utilicen para implementar las decisiones de la administración de la Autoridad, a los que se refiere el artículo 100 de la Ley Orgánica, así como a las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador afectado adversamente por tales decisiones, a menos que tales decisiones solo tengan un efecto de poca importancia en las condiciones

de trabajo. Este procedimiento aplicará a los asuntos no incluidos en la convención colectiva que sean negociables, con excepción de aquellos que hubiesen sido discutidos durante la negociación de la convención pero que no fueron incluidos en su redacción. Este procedimiento no aplica a los asuntos contemplados en el numeral 3 del Artículo 102 de la Ley Orgánica, en cuyo caso se seguirá el método de negociación con base a intereses establecido en los artículos 64 al Artículo 70 del Reglamento de Relaciones Laborales.

...

SECCIÓN 11.03. PROCEDIMIENTO PARA LA NEGOCIACIÓN INICIADA POR LA ACP.

(a)...

(b) La solicitud del RE para negociar incluirá sus propuestas de negociación específicas. La propuesta o propuestas deben estar directamente relacionadas a aspectos específicos y negociables de los temas propuestos por la ACP. Cuando no se incluyan las propuestas, el RE proporcionará dichas propuestas tan pronto como le sea práctico, aunque en un plazo no mayor de siete (7) días calendarios posteriores a la fecha de su solicitud para negociar.

(c) La negociación iniciará a más tardar catorce (14) días posteriores al recibo de la notificación en la que el RE manifiesta su intención de negociar.

En los casos en que el RE solicite información relativa a los aspectos negociables de los cambios propuestos por la administración, la información será suministrada con sujeción a la Ley y a los reglamentos de la ACP. Cualquier límite de tiempo para negociar se suspenderá hasta tanto la información que se pueda suministrar de conformidad con dicha normativa, haya sido recibida. En caso de existir un desacuerdo sobre la pertinencia de la información solicitada, cuyo suministro no esté restringido conforme a la Ley y los reglamentos de la ACP, cualquiera de las partes podrá solicitarle a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) una decisión pronta y oportuna que, de ser posible, sea emitida dentro de un término de tres (3) días hábiles, contados a partir de la fecha de la presentación de la solicitud ante la JRL, sobre la pertinencia de la información solicitada.

(d) Las negociaciones sobre estos asuntos deberán concluir en un período no mayor de treinta y cinco (35) días calendario contados a partir de la fecha en que ACP hace la notificación al RE. Durante los primeros catorce (14) días de este período, las partes, de común acuerdo, podrán solicitar a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) que asigne a un facilitador que los asista en el proceso de negociación. De no llegarse a acuerdos dentro de los primeros catorce (14) días, cualquiera de las partes tendrá un término de cinco (5) días calendarios para solicitarle a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) que resuelva el estancamiento.

Presentada la solicitud en tiempo oportuno, la Junta de Relaciones Laborales (JRL) deberá resolver el estancamiento en un término no mayor de quince (15) días calendarios a partir de la fecha en que se recibió la solicitud correspondiente.

De no presentarse la solicitud a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) para su intervención, dentro del término establecido en este artículo, se podrá implementar la última mejor oferta.

(e) En aquellas situaciones que el efecto en las condiciones de empleo sean recurrentes y similares, las partes podrán llegar a acuerdos sobre el impacto e implementación. Dichos acuerdos serán aplicados cada vez que se presenten dichas situaciones por el período que las partes acuerden, sin necesidad de notificación.

(f) Cuando quiera que las partes, de común acuerdo y en cualquier momento, dentro del término establecido para la negociación, soliciten por escrito a la Junta de Relaciones Laborales (JRL) la participación de un facilitador, este deberá estar familiarizado con el régimen laboral especial aplicable a la ACP en base a experiencia o por adiestramiento recibido. La primera sesión de facilitación deberá realizarse dentro de los cinco (5) días

calendario posterior a la designación del facilitador. El ciclo completo de sesiones de facilitación tendrá una duración máxima de dos (2) días calendario.

La última mejor oferta que hubiese sido presentada podrá ser implementada por la ACP si después del término de 35 días calendario señalado en el literal (d) de esta misma sección no se ha llegado a un acuerdo. La implementación del cambio sólo podrá ser revertida por la decisión de la ACP, o por determinación en firme de la JRL o de la Corte Suprema de Justicia según corresponda.

...”

En cuanto a las causales 5 y 8 que fueron admitidas, con relación al derecho de representación del RE contenido en el artículo 97, así como el de negociar determinados asuntos contenido en el artículo 102, ambos de la Ley Orgánica de la ACP y en concordancia con los artículos 94 de dicha ley y las Secciones 11.01 y 11.03 de la convención colectiva, a la JRL le corresponde determinar si la ACP incurrió o no en dichas causales, por no notificar al punto de contacto del RE que establecería nuevos puntos de encuentro para que las lanchas transportaran a los trabajadores pasacables para que aborden los barcos que transitaran por el Canal. Ello, según señaló el denunciante, para efectos de que el RE pudiera ejercitar su derecho a solicitar una negociación con la ACP en torno a dichos nuevos puntos de encuentro y las consecuencias, que señala adversas, y que considera derivadas de dicha decisión de la ACP.

De los argumentos vertidos por el denunciante durante el transcurso del proceso, escrito de la denuncia, investigación y alegatos, observa esta JRL que el PAMTC considera que la ACP, al no notificar al punto de contacto designado la decisión de establecer nuevos puntos de encuentro de las lanchas y barcos y en consecuencia asignar a los trabajadores involucrados en esta operación de embarque a hacerlo en nuevos puntos, desconoció la posibilidad que tenía el RE para solicitar negociar con fundamento en los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, o sea, por afectaciones por cambios en condiciones de empleo, así como los procedimientos y el impacto e implementación por cambios adversos, de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los trabajadores descritos en la denuncia.

Observa la JRL que el hecho específico generador de la denuncia, consistió en que la ACP decidió, como lo indica el correo electrónico del señor Pablo Vives (f.9), establecer nuevos puntos de encuentro, que a su juicio cambian las condiciones de empleo y trabajo de un grupo de trabajadores de la unidad negociadora, como los “pasabarcos” (pasacables) de cubierta, operadores de lanchas, marineros de lanchas y oficinistas de lancha y asistencia de cubierta, sin seguir los procedimientos establecidos de notificar a los representantes o al punto de contacto del RE ya que, esa decisión fue comunicada directamente a los trabajadores mediante la fijación en el embarcadero de Davis, de una ampliación del citado correo electrónico y fue implementada sin permitir al RE, mediante la notificación previa al punto de contacto, pedir negociar el asunto allí comunicado. Es necesario que la JRL aclare, que de estos trabajadores originalmente mencionados en el escrito de la denuncia citados a modo de ejemplo, pero no excluyente (ver último párrafo de la foja 3), están los “pasa barcos de cubierta, Operadores de Lanchas, Marineros de Lanchas y Oficinistas de Operaciones de Lanchas y asistencia de cubierta, pertenecientes a la Unidad de Empleados No Profesional de la Autoridad del Canal De Panamá.”, tanto del “sector pacífico, como del sector atlántico” (ver párrafo segundo de la foja 4), y que durante el transcurso del proceso el denunciante focalizó su reclamo en los operadores de lancha a motor, marineros de lancha a motor y pasacables, y primordialmente, en las esclusas del Atlántico.

Los testigos presentados por el PAMTC, fueron los señores Victoriano Andrade (representante del PAMTC en la denuncia) y señores Pablo Vives y Oscar Pinzón (capataces de la administración) y estos dos últimos que fueron también citados como testigos por la ACP. La apoderada de la ACP objetó los tres testigos del PAMTC, lo cual fue resuelto por la JRL negando las objeciones y admitiéndolos. Luego la ACP renunció a los testimonios de los señores Vives y Pinzón como sus testigos, por lo que rindieron sus testimonios solo como testigos del PAMTC.

Por su parte, las objeciones que hizo el PAMTC a las pruebas documentales de la ACP, no fueron acogidas por la JRL y dichas pruebas documentales fueron admitidas.

Mientras tanto, en cuanto a los tres discos compactos presentados con videos, fueron objetados por la ACP por diversas causas y la JRL acogió la objeción, en cuanto a que no fueron presentados como

prueba en el acto de audiencia con la identificación de su autoría y por ello, no fueron admitidos como prueba, y se regresaron a la parte denunciante en el acto de la audiencia.

De los testimonios presentados ante la JRL, esta pudo constatar que el correo visible a foja 9 fue reconocido por su autor, el señor Pablo Vives (f.251), y que el mismo fue enviado por él a los capataces generales para informarles los nuevos puntos de encuentro para las nuevas esclusas y para que en su momento pudieran hacer lo correspondiente con dicha información. Dijo que, con la construcción de las nuevas esclusas, se establecieron estos puntos de encuentro para que las lanchas de transporte llevaran a los pasacables a abordar los buques (f.252). Hizo referencia a la ubicación de los puntos de encuentro y dijo que el nuevo punto de encuentro de la bolla 12 es más allá de las esclusas, tomándola como referencia y dijo que no podía decir cuánto más allá en relación al punto actual, porque no sabía cuánto es en millas, porque no manejaba dicha información (f.252). Acerca de los documentos visibles a fojas 11 y 12, sobre el Memorando de 5 de agosto de 2016 suscrito por el capataz general operador de lanchas a motor, Oscar Pinzón, para los operadores de lanchas a motor y relevos interinos sobre notificar su destino y solicitar información sobre movimientos de buques, condiciones meteorológicas, velocidad y dirección del viento, cuando a partir de esa fecha salieran del rompeolas (Norte) por necesidades operacionales y un documento con título “EL VIGÍA”, el señor Vives dijo que no tenían ninguna relación con el documento de foja 9 (correo electrónico sobre nuevos puntos de encuentro) (f.252). También declaró que el asunto de los nuevos puntos de encuentro no fue notificado al RE, porque dijo que no era necesario, porque era una asignación de trabajo que está dentro de las funciones y responsabilidades de los operadores de lancha que es la de transportar a los clientes a los diferentes puntos dentro del área de operación del Canal y agregó que el sindicato tampoco se acercó a él en su momento para reunirse por ello (f.254). En cuanto a la distancia de los nuevos puntos de encuentro, al serle preguntado si afecta o influyen las condiciones atmosféricas, ya que antes se hacía en otro sitio y ahora se hace a otra distancia, contestó que no afectaba en nada, que son exactamente las mismas condiciones solo que el punto de encuentro es diferente, ya que se mantiene el punto de encuentro regular de las esclusas originales o tradicionales y ahora hay otros puntos de encuentro para las nuevas, pero que las condiciones son exactamente las mismas y no hay diferencia que afecte o impacte las condiciones de trabajo de los operadores de lancha (f.255). En cuanto al Manual de Operaciones Marítimas de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante MODOM), contestó que es el que indica o rige cuáles son los puntos de encuentro, y en cierta forma los oficializa, pero aclaró que en el momento en que se escribió el correo electrónico (f.9), todavía no tenía incluidos los nuevos puntos de encuentro de las esclusas del Canal ampliado y agregó que en dicho correo él, como gerente de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta en dicha fecha, tampoco estaba estableciendo de manera oficial los puntos de encuentro (f.256). Expresó que las funciones de los trabajadores no se impactaban porque el establecimiento de los nuevos puntos de encuentro de manera oficial cuando correspondiera, conllevaba asignaciones de trabajo que ya estaban incluidas en las funciones y responsabilidades de los operadores de lancha, de los pasables de cubierta y de los marineros de lancha y dijo no recordar la fecha exacta de su implementación, pero que fue después de la inauguración del Canal ampliado (fs.257). Sobre el caso de los operadores y marineros de lanchas, explicó que cualquier asignación que esté dentro de lo que se considera área operacional del Canal, entre la boya 1 del lado Pacífico hasta el rompeolas del lado Atlántico, está incluido en la operación en la que se puede requerir del personal que opera lanchas cualquier asignación de transportar a los pasacables para embarcar o desembarcar de buques o algún tipo de asignación diferente como, por ejemplo, amarrar o soltar buques de las estaciones de amarre, en que deben hacer el trabajo de subir, desembarcar o de amarrar algún buque en tránsito (fs.257 y 258). En el lado Atlántico, dijo que la boya 17 está antes del rompeolas, antes de salir del rompeolas o antes de salir de aguas del Canal, mientras que, en el Pacífico, dijo que el punto de encuentro está dentro del área de operación del Canal y que la boya 6 está en el Atlántico en el área de operación del Canal, en referencia al rompeolas, no más allá del rompeolas (f.258). También contestó que tenía entendido, pero no estaba seguro, que ya el MODOM había sido actualizado y que los nuevos puntos de encuentro habían sido incluidos (f.258). Por último, contestó pregunta de un miembro de la siguiente manera:

“Dentro del área de operación del Canal y generalmente, y específicamente, en el cauce del Canal, o sea, en donde ya los buques como que, por decirlo, se encaminan hacia su tránsito o hacia un muelle, porque igual, un buque puede ir a un tránsito o puede ir a uno de los muelles. Existen unas boyas, esas boyas, que le sirven de referencia en el cauce a los buques, en el caso específico de los puntos de encuentro, se toman ellas como referencia muchas veces, por eso ve que cerca de boya tal o boya tal, porque el punto de encuentro es un lugar en donde nosotros en la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta requerimos estar en un momento

geográficamente establecido y en un punto en el tiempo para poder embarcar a los pasacables. Una vez que ese buque tiene instrucciones y que ya tiene práctico a bordo y va encaminado hacia las esclusas a hacer su tránsito, nosotros tenemos que cumplir con la asignación de llevar los pasacables de cubierta a bordo de ese buque con nuestras lanchas. Ese contacto, ese lugar específico, es lo que se le considera puntos de encuentros los cuales nosotros tenemos que cumplir.

Ese requerimiento es importante porque los pasacables necesitan subir con cierta antelación, para preparar sus estaciones de trabajo y tener todo listo, hállese de líneas, para el momento en que tengan que hacer sus maniobras dentro de las esclusas o en un muelle, en caso de ser necesario.” (f.259)

Por su parte, el señor Oscar Pinzón reconoció el memorando que aparece a foja 11 del expediente y dijo que lo dirigió a los operadores de lancha de la Unidad de Lanchas del Atlántico el 5 de agosto, para recordarles que, si iban a salir del área del rompeolas en Cristóbal, Colón, que notificaran por radio a *Flamenco Signal*, entidad que funciona en el área, para preguntar por las condiciones de tiempo fuera del rompeolas y basados en la información, si iban a salir, notificaran que la embarcación iba saliendo del rompeolas. Agregó que normalmente son pocas las veces que salen del rompeolas, pero que pueden darse casos y dio un ejemplo de un naufragio que debieron asistir en dichas circunstancias, así como cuando un arqueador debe subirse a un buque en arribo fuera del rompeolas, aclarando que no es frecuente que los pasacables de esclusas lleguen a esa área (f.261). Explicó que el documento del memorando de 5 de agosto de 2016, a foja 11, no guarda ninguna relación con el documento del correo electrónico del 3 de mayo de 2016, a foja 9, y señaló que:

“Voy a aclarar nuevamente. Los operadores de lancha que trabajan en el área de Cristóbal, en su trabajo rutinario trabajan solamente dentro del área del ancla, no voy a decir que (ininteligible), pero la mayoría del trabajo solamente se hace dentro del área del ancla. Las muy pocas veces que tengan que salir del rompeolas o que van a salir del rompeolas, aunque tengan la necesidad del rompeolas, se les pide a ellos y ya eso era del conocimiento de ellos previo a ese memo, de que deberían de notificar a Flamenco para verificar las condiciones climáticas fuera del área del rompeolas. En ese momento, también de ser necesario, la potestad de salir o no recae sobre el operador de lanchas, dado que el operador de la lancha es el responsable por la seguridad de su embarcación. Si las condiciones, voy a poner un... hipotético, si las condiciones climáticas no le permiten al operador salir del área del rompeolas, no es requerido que salga del área del rompeolas y la notificación se hace más que nada por si acaso la embarcación sí va a hacer el viaje fuera del área del rompeolas, que Flamenco tuviera conocimiento que había una lancha de la ACP fuera del área del rompeolas, por cualquier situación que se pudiera dar eventualmente; o de no darse ninguna, de saber cuál era la ubicación de esa lancha.” (f.262)

Dijo que el extremo norte de la Bordada de Culebra queda dentro del cauce del Canal en el área operativa (f.264) y agregó que entendió que el correo de foja 9 era para notificar a los capataces generales que esos iban a ser los puntos de encuentro de las nuevas esclusas en el área donde se iban a hacer los embarques para las embarcaciones que transitaran por ellas, Agua Clara y Cocolí, con rumbo sur o norte (f.265) y que en ese momento todavía no estaban los nuevos puntos de encuentro, por lo que todavía no tenía conexión directa lo señalado allí con los operadores de lancha y agregó que en la actualidad sí se mantienen los puntos de encuentro para las esclusas viejas, y los nuevos puntos de encuentro son únicamente para las esclusas nuevas y que el correo electrónico menciona los puntos de encuentro de ambas direcciones, rumbo norte y rumbo sur (f.266). También dijo que los puntos que fueron designados como puntos de embarque para las esclusas nuevas, son puntos nuevos y que en relación a distancia, se podría decir que están más lejos de las esclusas viejas, pero no guardan relación uno con el otro porque cada uno es para una esclusa diferente y que están dentro de las áreas operativas del Canal y dentro de lo que establecen las descripciones de puesto de los operadores de lancha, marineros de lancha y pasacables de cubierta (f.267).

El testimonio del señor Victoriano Andrade, pasacable de cubierta, dio cuenta de que se produjo una decisión de la administración para cambiar los puntos de encuentro y que ahora abordan los barcos en una distancia más larga en la que encuentran fuertes vientos, fuertes oleajes, neblina y el tránsito es en condiciones atmosféricas adversas que dificultan el abordaje y que en su caso, que pertenece a la cuadrilla 9 de la Sección OPRT-A, se ha encontrado varias veces con la situación de que casi cae al agua (f.269). Dijo en cuanto a las afectaciones que sufre por la distancia mayor para encontrarse con los buques lo siguiente:

“Cuando yo me refiero que nosotros ahora viajamos a una distancia más larga porque los puntos de encuentros que nosotros teníamos anterior, no era la distancia que nosotros nos encontramos con los nuevos cambios. Los nuevos cambios produjeron una distancia mayor, más larga, y en la que nosotros, incluso tenemos situaciones más grandes de peligro.

Si nosotros, por ejemplo, con los puntos de encuentros anteriores se han dado casos de trabajadores lesionados, que han sido golpeado dentro de las lanchas por los fuertes vientos y los fuertes oleajes; con los nuevos cambios de los puntos de encuentros, aun peor, la situación es más difícil, más severa, que incluso nos hemos encontrado con situaciones en que nosotros abordamos... llegamos a abordar el barco hasta 35 minutos por la dificultad que tenemos con los fuertes oleajes; e incluso mi persona, que he estado dentro de la lancha, he estado propenso en momento determinado a poder caerme, casi me caigo al agua, porque soy pasacable y lo he vivido, y es precisamente, esa es la razón por la cual nosotros, por ejemplo, yo he tenido afectaciones de mi condiciones de trabajo y mis condiciones de empleo, sobre todo cuando no veo cambios en los puntos de encuentros que la Administración del Canal de Panamá ha establecido.

...

A mí me afecta la distancia más larga para poder abordar el barco porque a medida que la distancia es más larga para abordar el barco, los vientos son más fuertes, los oleajes son más intensos y el peligro es aun mayor para poder, incluso, abordar el barco, nosotros podemos caer más rápido al agua, nos podemos golpear más rápido, más fuerte dentro de la lancha, porque en el momento que se dan los fuertes oleajes la lancha la sacude, la estremece, hay convulsión dentro de la lancha, entonces nosotros dentro de la lancha corremos peligro y fuera de la lancha también; dentro de la lancha porque nos podemos golpear y fuera de la lancha porque nosotros podemos caer al agua, una vez que intentamos subir a la escalera del barco, nosotros podemos caer al agua, incluso tratando de llegar a la escalera del barco para poder subir, yo estuve a punto de caer el agua en una lancha. Por eso que, efectivamente, los cambios de los puntos de encuentro ponen aun más en peligro la vida de los trabajadores, sobre todo en las largas distancias para poder abordar los barcos.” (f.270)

Explicó que con los puntos de encuentro anteriores podían demorar 15, 20 minutos para abordar el barco, pero que ahora con los cambios en los puntos de encuentro y los vientos y oleajes han demorado hasta 35 minutos en abordar el barco (f.271). Reconoció el documento de la foja 9 y dijo que fue presentado en una ampliación en el embarcadero de Davis en la máquina de soda. Y fue motivo de discrepancias porque el fue el primero que se opuso a estos puntos de encuentro, ya que se iban a alargar las distancias para abordar los buques y se iban a ver afectados los trabajadores operadores y marineros de lancha y pasacables (f.271). Comentó sobre los reportes que hacen los líderes pasacables en cuanto a las situaciones de peligro por fuertes vientos y oleajes (f.273) porque en cualquier momento puede salir un trabajador muerto o lesionado, como en su caso en el que aseguró que iba a caer al agua, pero que, a pesar de esos reportes, no se ha hecho nada al respecto y continúan con los nuevos cambios de los puntos de encuentro (f.273). Dijo que estos nuevos puntos de encuentro para las esclusas del canal ampliado son los que se utilizan para las esclusas del canal tradicional (f.273). Dijo que con los puntos de encuentro anteriores ha habido trabajadores accidentados dentro de las lanchas porque se estremecen con los fuertes vientos, e incluso ha habido situaciones de peligro cuando van a tratar de subir las escaleras por los fuertes vientos y los fuertes oleajes y que los cambios en los puntos de encuentro lo que va es a poner una situación de peligro de forma más severa, precisamente porque los vientos azotan más fuerte y las turbulencias son más rígidas, son más fuertes, situación por la que están en peligro de caer al agua, de morir o de ser fuertemente lesionados (f.274).

Como lo mencionaron el representante del PAMTC en sus alegatos de cierre, y en la audiencia, los puntos de encuentro nuevos, se establecieron de acuerdo a la convención colectiva de otra unidad negociadora, específicamente la de los prácticos del Canal de Panamá, no obstante, no hay constancias en el expediente de la fecha o de los términos en que dichos nuevos puntos de encuentro para las esclusas del canal ampliado, lo fueron.

Luego de examinados los elementos y constancias del expediente, la JRL arriba a la conclusión que no se han producido las causales de los numerales 5 y 8 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, con relación a las normas legales y convencionales citadas en la denuncia, ya que, como se explicará a más profundidad, no se han producido cambios en las condiciones de empleo de los trabajadores de la UN ni se ha acreditado que la decisión de la ACP de establecer nuevos puntos de encuentro de las lanchas y los buques, haya afectado adversamente a los trabajadores indicados en la denuncia con un efecto de más que de poca importancia en sus condiciones de trabajo. Por ello, no

es susceptible de reclamarse la obligación de la ACP de informar al punto de contacto designado por el RE sobre dicha decisión para que pueda ejercitar su derecho a pedir negociación en los términos señalados en el numeral 1 y tampoco en el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP.

En cuanto a cambio en las condiciones de empleo aducidas, en este caso no se han dado las mismas, ya que la decisión de la ACP sobre establecer nuevos puntos de encuentro de las lanchas con los buques que transitan por las esclusas del Canal ampliado, no afecta ni se relaciona con condiciones de empleo. El artículo 2 de la Ley Orgánica de la ACP señala en qué consisten las condiciones de empleo de la siguiente manera:

“**Artículo 2.** Para los efectos de esta Ley y los reglamentos, a menos que se usen de modo distinto o que en el contexto respectivo resulten con otro significado, las siguientes palabras y expresiones se entenderán con las definiciones consignadas en este artículo:

...

Condiciones de empleo: Políticas, prácticas y asuntos de personal, establecidos por esta Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas, o por cualquier otro instrumento idóneo, que afectan las condiciones de trabajo, salvo lo que expresamente excluye esta Ley.”

En este caso, se observa de forma clara que la asignación de puntos de encuentro, no es una política, ni una práctica y mucho menos un asunto de personal, sino una decisión meramente operativa para el funcionamiento del Canal. Por ello, no es factible reconocer el argumento presentado por el denunciante en cuanto a la viabilidad de solicitar negociación del asunto relacionado con esta decisión operativa y no de personal, con fundamento en el numeral 1 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP.

Sí es factible, que la decisión de establecer nuevos puntos de encuentro de las lanchas y los buques para que aborden los pasacables que asistirán en el tránsito del buque por las nuevas esclusas, Cocolí y Agua Clara, pueda afectar las condiciones de trabajo de trabajadores de la UN, ya que las condiciones de trabajo guardan relación, entre otros aspectos y solo a manera de ejemplo, con los ambientes en los que se desarrolla el trabajo, el lugar, el tiempo, la manera de hacerlo, lo que, de suceder, puede ser sometido a negociación, pero solo en lo que respecta a los procedimientos para implementar la decisión que produce el cambio y en cuanto a las medidas adecuadas que se apliquen al trabajador, siempre y cuando haya sido **afectado adversamente y la decisión tenga un efecto de más que de poca importancia.** No obstante, para que ello sea reconocido hay que probarlo.

En este caso, no se ha demostrado que el cambio o designación de unos nuevos puntos de encuentro a los que deben trasladarse en lancha los operadores y marineros y los pasacables, hayan producido afectaciones adversas y que tengan un efecto de más que de poca importancia y que por dicha razón, el RE tenía el derecho, según las respectivas secciones del artículo 11 de la convención colectiva, a que se le notificara al punto de contacto designado, de la señalada decisión de la administración.

Como se ve de las pruebas documentales y de los testimonios, ninguno da cuenta fehaciente de que en efecto esta decisión operativa, de establecer nuevos puntos de encuentro, haya producido cambios a las condiciones de trabajo de los trabajadores descritos, al punto de producirles efectos adversos en esas condiciones con una importancia mayor que mínima. Si en efecto fue así, en el expediente la JRL no encuentra elementos que le lleven a la convicción de que así ha sido, sino que la preponderancia probatoria le lleva a considerar lo contrario, puesto que tanto el señor Vives como el señor Pinzón, reconocieron el cambio por decisión de la administración y que no notificaron el mismo, pero señalaron que no produce afectaciones adversas a los trabajadores involucrados, porque el trabajo se hace en iguales condiciones de trabajo. También se niega que las condiciones de trabajo sean más difíciles o peligrosas que las de los puntos anteriores, por lo que le correspondía acreditar al RE, y no solo argumentar, que en efecto hay una afectación mayor que la mínima, sobre todo cuando se ha dado cuenta testimonial de situaciones atmosféricas y de movimientos de corrientes tan serias como las que se describen en la audiencia, pero sin ningún otro sustento probatorio que pueda llevar a la JRL a percibir estas condiciones tan diferentes. Y es que ni siquiera se estableció con certeza cuáles eran las condiciones de trabajo en los puntos de encuentro anteriores, que permitieran una comparación, una vez que se acreditaran ambas en el proceso.

Cabe aclarar que la mayor distancia para llegar a los nuevos puntos de encuentro, por sí sola, no es constancia de que el cambio supera una afectación más que mínima o que fuera adverso, por lo que siendo así, la JRL no está en posición de reconocer violación al derecho del RE de ser notificado para ejercer su derecho a negociar los procedimientos o las medidas para mitigar el impacto e implementación de la decisión de la ACP.

Se observa que la causal del numeral 5 del artículo 108 de la Ley Orgánica de la ACP, se enunció indicando que la comisión del hecho que se atribuye a la ACP, esta se negó a consultar o a negociar de buena fe con un sindicato, los puntos de encuentro que, según señala, afectan las condiciones de los trabajadores, y que a su juicio, estaba obligada a hacer en virtud de lo establecido en el artículo 97 de la Ley Orgánica de la ACP, con relación al artículo 102 de dicha ley y conforme a la convención colectiva y los reglamentos; lo que, manifiesta el denunciante, configura lo señalado en el numeral 8 del artículo 108 citado. Al no producirse ninguna de las violaciones normativas señaladas, corresponde declarar que no se han configurado las causales señaladas en la denuncia.

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

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR que no se han configurado las prácticas laborales desleales en el proceso PLD-54/16 presentado por el Panama Area Metal Trades Council contra la Autoridad del Canal de Panamá.

SEGUNDO: NEGAR las demás declaraciones y remedios solicitados en la denuncia, y

TERCERO: ORDENAR el archivo del expediente.

Fundamento de Derecho: Artículos 94, 97, 102 y 108 y demás concordantes de la Ley Orgánica de la ACP; Secciones 11.01 y 11.03 de la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales.

Notifíquese y cúmplase,

Mariela Ibáñez de Vlieg
Miembro Ponente

Gabriel B. Ayú Prado C.
Miembro

Lina Boza
Miembro

Carlos Rubén Rosas
Miembro

Jenny A. Cajar Coloma
Secretaria Judicial Interina