

237
130

REPÚBLICA DE PANAMÁ

ÓRGANO JUDICIAL



CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SALA TERCERA DE LO CONTENCIOSO, ADMINISTRATIVO Y LABORAL

Panamá, diecinueve (19) de noviembre de dos mil veinticinco (2025).

VISTOS:

El licenciado Ramón Salazar Bullen, actuando en nombre y representación de la AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, en adelante, ACP, ha presentado Recurso de Illegalidad contra el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, emitido por la árbitro LEXAIRA AROSEMENA AROSEMENA, dentro del proceso de arbitraje identificado como el Caso ARB 13/21, incoado por la organización sindical NATIONAL MARITIME UNION, en lo sucesivo NMU, contra la ACP, debido a la medida adversa de suspensión de treinta (30) días sin pago impuesta al trabajador ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

I. ANTECEDENTES

Como consecuencia de dos hechos, a saber, el derrame de combustible al abastecer la lancha BAGRE, ocurrido el 30 de julio de 2017, y el abordaje contra el remolcador RÍO BELÉN mientras operaba la lancha MERO I, registrado el 26 de julio de 2016, el Operador de Lanchas a Motor, MG-09, señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ, fue notificado de la Nota RHXL-2019-376 de 10 de septiembre de 2019, a través de la cual el Vicepresidente de Recursos Humanos de la ACP le informó al mismo que “...se propone suspenderlo del trabajo sin pago por treinta (30) días calendario por estar involucrado en un accidente mientras operaba la lancha MERO I y ser encontrado responsable después de la investigación; por causar daños a la

lancha MERO I por negligencia; por poner en peligro la vida del personal o causarle lesiones por negligencia; y por no cumplir con una instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello, faltas señaladas en los apartados 14b, 6 (1), 3e, y 9c de la lista de faltas y sancione del Reglamento de Administración de Personal (RAP) de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Esta medida será efectiva no antes de treinta (30) días calendario a partir de la fecha en que usted reciba esta carta.” (Cfr. f. 253 del antecedente remitido por la ACP).

Por tal razón, se recomendaba al señor SÁNCHEZ responder a los cargos formulados en dicha propuesta, a fin de tomar una decisión sobre la sanción a aplicar en este caso.

Una vez puesto en conocimiento de lo anterior y debidamente representado por el Representante Exclusivo de los Trabajadores No Profesionales y Representante Sindical del NMU, el señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ dio contestación a la propuesta de suspensión de trabajo sin pago por treinta (30) días calendario (Cfr. fs. 349-364 del antecedente remitido por la ACP).

Posteriormente, a través de Nota CHR-2021-046 de 23 de noviembre de 2020, la Vicepresidenta de Capital Humano de la ACP, concluyó lo siguiente:

“Después de evaluar cuidadosamente todas las pruebas existentes en su caso, así como los factores establecidos en el Artículo 160 del RAP para determinar la sanción aplicable, encuentro que usted cuenta con más de 25 años en el Canal en oficios relacionados con la marinería, de los cuales en 13 de esos años ha desempeñado funciones de operador de lanchas a motor, MG-9, licencia que le fue otorgada a partir del 5 de diciembre de 2002 por la Junta de Inspectores de la ACP. Por ende, es inexcusable que usted no haya observado los procedimientos e instructivos relacionados con la operación de una embarcación de la ACP. Es evidente que usted desatendió dichas disposiciones y no tomó las precauciones debidas al operar la lancha MERO I, el 26 de junio de 2016. En vista de lo anterior, las razones señaladas, en la carta del 10 de septiembre de 2019, están plenamente fundamentadas y justifican su suspensión. Por consiguiente, usted será suspendido del trabajo sin pago por treinta (30) días, efectivo del 2 de enero al 1 de febrero de 2021, por estar involucrado en un accidente mientras operaba la lancha MERO I y ser encontrado responsable después de la investigación; por causar daños a la lancha MERO I por negligencia; por poner en peligro la vida del personal o causarle lesiones por negligencia; y por no cumplir con una instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello.” (Cfr. fs. 499-500 del antecedente remitido por la ACP).

En contra de la medida adversa aplicada, el señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ presentó formal queja, en atención a la cual, por medio de Nota fechada 18 de febrero de 2021, la Subadministradora de la ACP, resolvió lo siguiente:

"He revisado minuciosamente el expediente del caso y su carta de queja, y observo que las faltas que el señor Sánchez cometió son serias y contrarias a la conducta de respeto, honestidad, responsabilidad y transparencia que deben mantener todos los empleados de esta empresa.

Los trabajadores de la ACP tenemos la responsabilidad de respetar y cumplir con los reglamentos, directrices e instrucciones de la organización y debemos evitar incurrir en conductas inadecuadas que sean perjudiciales a la ACP o a la imagen y reputación de ésta.

La Lista de Faltas y Sanciones contenidas en la Sección Quinta del Capítulo IX del Reglamento de Administración de Personal, indica que la falta descrita en el numeral 6 (1) conlleva desde reprimenda hasta 5 días de suspensión, en su primera incidencia; mientras que los numerales 3e, 9c y 14b conllevan desde reprimenda hasta destitución en su primera incidencia.

Por todo lo anterior, se mantiene la suspensión del trabajo sin pago por 30 días calendario del señor Sánchez. Según lo establecido en la Sección 9.12 (b) (3) del Artículo 9 de la Convención Colectiva de Trabajadores No Profesionales, el Representante Exclusivo podrá referir este asunto a arbitraje en un plazo de 30 días calendario a partir de la fecha de esta decisión". (Cfr. f. 504 del antecedente remitido por la ACP).

Seguidamente, el representante del NMU refirió esta queja a arbitraje. En tal sentido, el Tribunal Arbitral resolvió que el asunto a decidir dentro de este proceso arbitral sería el siguiente:

"1. Que se determine si el trabajador Erick Oriel Sánchez Mc Clean estuvo o no involucrado en un accidente, mientras operaba la lancha MERO I.

2. Que se establezca si se realizó una investigación correspondiente y en caso afirmativo, si se determinó en la misma que el trabajador Erick Oriel Sánchez Mc Clean fue encontrado responsable por negligente y, por no cumplir con una instrucción válida escrita por una persona autorizada, causando daños a la embarcación y poniendo en riesgo la vida de sus ocupantes.

3. Que se determine si la sanción consistente en suspender, sin pago por 30 días calendario, impuesta al trabajador Erick Oriel Sánchez Mc Clean, con fundamento en los apartados 14b, 6 (1), 3e y 9c de la lista de faltas y sanciones del Reglamento de Administración de Personal (RAP) de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), fue o no emitida de conformidad con lo establecido en la ley orgánica de la ACP y la Convención Colectiva aplicable.

4. Y en el evento de que la medida adoptada por la ACP no hubiese sido la adecuada, se establezca cuáles son los remedios previstos en la ley orgánica de la ACP y la Convención Colectiva aplicable."

Luego de evacuar las etapas procesales correspondientes, el Tribunal Arbitral, representado por la árbitro LEXAIRA AROSEMENA AROSEMENA, emitió

740
741

el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, en el cual expuso las siguientes consideraciones en relación con cada uno de los puntos que constituían el asunto a decidir:

“1. (...)

Resulta un hecho indiscutible que el 26 de junio de 2016, el trabajador Eric Oriel Sánchez McClean estuvo involucrado en un accidente mientras operaba la Lancha Mero I, resultando daños materiales y afectando la integridad física de compañeros; **sin embargo, como se ha podido apreciar, en ningún momento se determinó, por parte de la ACP, a través de la Investigación Formal Administrativa que llevara a cabo el Cap. Cockburn y su equipo, que el responsable del mencionado accidente fuera el señor Sánchez, por haber actuado de manera negligente...**

2. (...)

También es un hecho cierto que la ACP realizó una investigación formal administrativa, que identificó con el No.FAI-03-2016, que fue realizada por el Cap. Federico Cockburn; que fruto de la misma se determinaron daños materiales en la embarcación y daños físicos en trabajadores de la ACP, pero que, a la vez, concluyó lo siguiente:

‘El accidente se debió a la falta de vigilancia y velocidad de seguridad; además las maniobras cercanas a la proximidad del casco del buque con giro en la popa y a la ausencia de comunicación entre las dos embarcaciones.’

Así las cosas, tal como explicamos ampliamente arriba, en el hecho lamentable ocurrido, en el que participó directamente el trabajador, concurrieron una multiplicidad de factores que pudieron concurrir y fusionarse para provocarlo, circunstancias estas que la ACP quiere evitar vuelvan a acontecer, mediante recomendaciones muy específicas.

Además, no basta la existencia de daños, sino que su comisión presupone un actuar negligente; implica que tales daños hayan sido causados por una acción culpable del trabajador, lo que no se ha podido comprobar como señalamos anteriormente.

La investigación no pudo demostrar negligencia en las acciones del trabajador dentro del abordaje. Además, en todo caso, las lesiones que sufrieron los trabajadores de la ACP en este accidente tampoco pueden ser atribuidas únicamente al señor Sánchez, debido a que las sillas que tenía la lancha no eran lo suficientemente fuerte como para resistir este tipo de eventos en altamar, que son totalmente previsibles y con características anteriormente descritas.

Esto es evidente cuando entre las recomendaciones que se plasman taxativamente en la investigación administrativa formal de la ACP se encuentra precisamente, ‘evaluar el tipo de sillas o asientos utilizados en estas lanchas’.

3. (...)

Hay que tener muy claro que la Administración tiene el derecho legal de disciplinar por las faltas que se cometan (contenido en el Artículo 100, numeral 2 de la Ley Orgánica de la ACP) y que se puedan probar a través de una investigación imparcial y exhaustiva (según el artículo 159 del Reglamento de Administración de Personal).

241
242

Sin embargo, es nuestra opinión que, la medida adversa de suspensión de 30 días en contra del señor Sánchez no fue impuesta en cumplimiento de la normativa de la ACP por lo siguiente:

- No se comprobaron las supuestas faltas imputadas al trabajador, sin faltas no puede haber sanción.
 - La ACP no puede acumular faltas para sancionar a los trabajadores para lograr sanciones más fuertes.
(...)
 - No se cumplió con el principio de progresividad, debido a que se le sancionó severamente al trabajador, siendo éstas sus primeras investigaciones por supuestas faltas, luego de un recorrido impecable más de 25 años, con muy buenas evaluaciones.
 - No se hizo una investigación exhaustiva, debido a que no se consideraron todos los elementos para llegar a una decisión justa con relación al caso. Esto lo evidencia el hecho de que el único trabajador investigado por el accidente del 26 de junio de 2016, fue el señor Sánchez, no así el Capitán Marín a cargo del otro buque involucrado. Es decir, que la Autoridad del Canal de Panamá debe propiciar mecanismos de investigación, eficientes, flexibles, equitativos, e imparciales.
 - La imposición de la sanción viola el Artículo 8, Sección 8.04 (g) de la Convención Colectiva debido a que se impone la misma varios años después de los hechos, específicamente, la suspensión fue efectiva el 3 de enero de 2021, es decir, 4 años y 6 meses después de los hechos del accidente del 26 de junio de 2016. El actuar de la ACP fue muy lejano al tiempo contemplado en la normativa, la medida no se impuso a la 'mayor brevedad posible', tal cual lo señala el artículo en mención. Estamos claros que el espíritu del Artículo 8, Sección 8.04 (g) infiere la inmediata atención de la sanción, 'cuanto antes', 'sin dilación alguna', 'pronto', 'con prontitud', 'con urgencia', 'con premura', 'con celeridad', lo que evidentemente a nuestro criterio no se cumplió.
 - Este excesivo tiempo para imponer la sanción es contrario al principio de eficiencia que se requiere en cuanto a ejercer la disciplina por parte de la ACP... Concluimos que la carencia de temporalidad o período sancionatorio no es un elemento que permita perpetuidad, como lo contempla el principio de celeridad en el proceso laboral...
-

Con fundamento en las consideraciones expuestas, el Tribunal Arbitral resolvió lo siguiente:

"PRIMERO: REVERTIR y, por tanto, ELIMINAR la suspensión de 30 días impuesta al señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

SEGUNDO: ORDENAR a la Autoridad del Canal de Panamá a la remoción de toda la documentación relacionada con la suspensión de 30 días del expediente de personal del trabajador.

TERCERO: ORDENAR a la Autoridad del Canal de Panamá, el pago de cualesquiera sumas correspondientes a la suspensión de 30 días y cualesquiera otras sumas que, de no haber sido por la imposición ilegal de dicha medida adversa, hubiera recibido el trabajador, a razón de salarios caídos en favor del trabajador, según lo establece el Reglamento de Administración de Personal de la ACP y ORDENA el pago de estas al señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

248
JFB

CUARTO: ORDENAR a la Autoridad del Canal de Panamá, el pago de los intereses legales correspondientes por razón de los salarios caídos, según lo establece el Reglamento de Administración de la ACP y ORDENA al señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

QUINTO: ORDENAR el pago de honorarios de abogado a favor del NATIONAL MARITIME UNION (NMU), por la suma de Diez Mil Dólares (US\$10,000.00), según lo establece el Reglamento de Administración de Personal de la ACP.”

Es en contra de esta última decisión –*Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022-* que la ACP ha interpuesto el presente recurso de ilegalidad, con la finalidad que la Sala Tercera revoque el mismo y, en su lugar, ordene lo siguiente:

- “1. Se DECLARE NULO POR ILEGAL el laudo arbitral fechado 3 de mayo de 2022 proferido por la árbitro Lexaira Arosemena dentro del proceso arbitral laboral distinguido ARB-13/21 invocado por el sindicato National Maritime Union (NMU) en favor del trabajador Eric Oriel Sánchez Mc Clean, en contra de la Autoridad del Canal de Panamá por ser violatorio de la Ley 19 del 11 de junio de 1997.
- 2. Se MANTENGA en todas sus partes la sanción medida adversa de suspensión de treinta días calendario sin salario impuesta al trabajador Eric Oriel Sánchez Mc Clean con IP 2287722 mediante carta CHR-2021-046 fechada 23 de noviembre de 2020, notificada el 9 de diciembre de 2020, visible a folios 476-500 del expediente de la acción disciplinaria.
- 3. Se REVOQUEN todas las órdenes proferidas en la parte resolutiva del impugnado laudo arbitral fechado 3 de mayo de 2022.
- 4. Se REVOQUEN todos los remedios proferidos en la parte resolutiva del impugnado laudo arbitral fechado 3 de mayo de 2022.
- 5. Se REVOQUE la orden de pagar honorarios de abogados a favor del sindicato NATIONAL MARITIME UNION (NMU) por la suma de diez mil dólares, debido a que dicha orden se ha dictado sin motivación resultado de una errónea interpretación de la ley y los reglamentos.”

II. CAUSALES EN LAS CUALES SE FUNDAMENTA EL RECURSO DE

ILEGALIDAD

El apoderado judicial de la ACP señala que el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, así como los remedios en él concedidos, deben ser declarados ilegales y, por lo tanto, nulos, puesto que la árbitro incurrió en la causal contemplada en el artículo 107 de la Ley Orgánica de la ACP, esto es, **interpretación errónea de la ley o los reglamentos**; posición que sustenta en las siguientes violaciones (Cfr. fs. 65-103 del expediente):

243
744

1. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP, en concordancia con los artículos 159 y 160 del Reglamento de Administración de Personal de la ACP, en adelante, RAP:

- La árbitro estimó erradamente que el análisis de los 12 factores del artículo 160 del RAP no es exhaustivo ni imparcial, según lo establece el artículo 159 del mismo texto reglamentario. Sin embargo, el artículo 160 del RAP se refiere a los factores que se deben considerar para aplicar una sanción, mientras que el artículo 159 del RAP se refiere a la investigación exhaustiva e imparcial que debe preceder a toda acción disciplinaria y medida adversa.
- La árbitro cometió el yerro jurídico de atribuir las cualidades de exhaustiva e imparcial, descritas en el artículo 159 del RAP al análisis de los factores descritos en el artículo 160 del mismo texto reglamentario.

2. Artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP y el artículo 20 del Acuerdo N°20 de 15 de julio de 1999:

- La árbitro interpretó erróneamente el artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP, al otorgarle un alcance indebido y asegurar que con fundamento en el mismo se debió determinar la responsabilidad disciplinaria del trabajador, ya que dicha norma legal no establece que la investigación que deriva de la Junta de Inspectores determine la responsabilidad disciplinaria. El propósito principal de la disposición en mención es el de investigar hechos, actos u omisiones que causen daños a las naves que transitan por el Canal de Panamá, en calidad de usuarios; no obstante, el abordaje del 26 de junio de 2016 fue entre equipos flotantes de la ACP, lo que descarta la aplicación del citado artículo 60.

3. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP y los artículos 157, 159 y 167 (falta 14b) del RAP:

- Al examinar la falta descrita en el numeral 14, literal b, del artículo 167 del RAP, la árbitro señala que no se realizó la investigación de la Junta de Inspectores a que se refiere el artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP; sin embargo, dicha norma reglamentaria no establece que el trabajador debe ser declarado

749
745

responsable bajo una investigación de la Junta de Inspectores; la investigación a la cual se refiere esa falta, es la investigación exhaustiva e imparcial que ordena el artículo 159 del RAP, misma que llevó a cabo la ACP.

4. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP y los artículos 157, 159 y 167 (falta 6, numeral 1) del RAP:

- El criterio arbitral de que la falta de investigación de la Junta de Inspectores impedía atribuirle responsabilidad al trabajador, es erróneo, ya que la investigación exhaustiva e imparcial que ordena el artículo 159 del RAP develó de forma innegable que el trabajador ERIC SÁNCHEZ estuvo involucrado en el accidente mientras operaba la lancha Mero I; no siguió las reglas de vigilancia, velocidad de seguridad y prevención de abordajes; no tuvo una vigilancia visual y aditiva eficaz; y hubo falta de velocidad de seguridad y la maniobra de giro en la popa del buque se realizó muy cerca de la proximidad del casco del buque sin tomar las debidas precauciones, elementos éstos que son el resultado de un actuar negligente.

5. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP y los artículos 157, 159 y 167 (falta 3, literal e) del RAP:

- En el laudo arbitral se reitera que la investigación no pudo demostrar negligencia en las acciones del trabajador con respecto al evento del abordaje; sin embargo, el proceso da cuenta que el mismo no tomó las precauciones necesarias en el sentido de mantener una vigilancia auditiva y eficaz, lo cual tuvo como resultado diecinueve (19) funcionarios de la ACP lesionados, quedando uno de ellos con discapacidad determinada por el SENADIS.

6. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP, y los artículos 157, 159 y 167 (falta 9 c) del RAP:

- La falta contenida en el numeral 9, literal c, consiste en no cumplir con un reglamento o instrucción válida escrita que haya sido impartida por persona autorizada para ello; no obstante, en el laudo arbitral se indica que el trabajador no recibió ni desobedeció instrucción alguna de sus supervisores, y que pese a

24X
JUL

que el Capítulo 9 del Manual de Operadores de Lanchas a Motor y Marineros de Lanchas establece el procedimiento a seguir para el abastecimiento de lanchas, no hay evidencia que demuestre que el trabajador haya sido desobediente, razón por la cual el mismo es exculpado de la mencionada falta, dejando de aplicarla y revirtiendo la medida adversa impuesta.

7. Artículo 90 de la Ley Orgánica de la ACP y el artículo 167 del RAP de la ACP:

- El laudo arbitral incurrió en la errónea interpretación del artículo 90 de la Ley Orgánica de la ACP, al señalar que por el principio de progresividad no se podía sancionar al trabajador con una medida adversa de 30 días. Lo anterior, debido a que la progresividad está reservada para faltas que no se consideren graves, pero en este caso, de las 4 faltas acreditadas, 3 de ellas son graves, por lo que las sanciones van desde la reprimenda hasta la destitución. Siendo ello así, se tiene que la ACP estaba plenamente facultada para aplicar la medida adversa de destitución, sin embargo, aplicó una menos severa, la suspensión de 30 días sin salario.

8. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP y los artículos 159, 166 y 167 del RAP:

- En el laudo arbitral se indica que la ACP no tiene potestad de sancionar por varias faltas; sin embargo, el artículo 159 del RAP no circunscribe la imposición de sanciones a un hecho en particular, y el artículo 166, numeral 2, del mismo texto reglamentario, dispone que al trabajador se le puede proponer una medida adversa por varios cargos.

9. Artículos 89 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP y artículos 159 y 166 del RAP:

- El laudo arbitral vulnera por errónea interpretación el artículo 89 de la Ley Orgánica de la ACP, al supeditar la responsabilidad de la ACP de sancionar a sus empleados por presuntamente no sancionar a otros empleados involucrados en un mismo hecho.

10. Artículos 89, 90, 94 y 104 de la Ley Orgánica de la ACP y el artículo 159 del RAP, en concordancia con el artículo 8, secciones 8.02, 8.04 (g), 9.16 (h) y 9.17 de

la Convención Colectiva de los Trabajadores No Profesionales efectiva el 19 de febrero de 2016 al 30 de septiembre de 2019:

- Con respecto a la notificación de la propuesta de medida adversa, la sección 8.04 (g) señala que la misma debe ser expedida a la mayor brevedad posible. Dicha notificación debe estar precedida de una investigación exhaustiva e imparcial, y se trata de una situación compleja como ésta, la citada sección establece, como consecuencia, la posible mitigación de la sanción, siempre y cuando se demuestre o compruebe que la demora en la emisión de la notificación de la propuesta, haya afectado substancialmente la defensa del trabajador y ello haya resultado en un error prejudicial, por lo que la simple y llana demora no da lugar a que la sanción impuesta sea mitigada. En caso que se haya configurado lo anterior, la sección 8.04 (g) señala que la sanción puede ser mitigada, mas no revertida o eliminada como ha ocurrido en este caso.

11. Artículos 81, 89, 90, 94 y 104 de la Ley Orgánica de la ACP, el artículo 159 del RAP, en concordancia con el artículo 8, secciones 8.02, 8.04 (g), 9.16 (h) y 9.17 de la Convención Colectiva de los Trabajadores No Profesionales efectiva el 19 de febrero de 2016 al 30 de septiembre de 2019:

- El laudo arbitral reitera el infundado e ilegal criterio que la sanción impuesta al trabajador debe ser revertida o eliminada cuando se estime que ha ocurrido una demora en la imposición de la sanción, pese a que el mismo laudo arbitral reconoce que ni en la ley, ni en los reglamentos se establece un término fatal o de prescripción para efectuar la investigación exhaustiva e imparcial que ordena el artículo 159 del RAP.

12. Artículo 47, 94 y 106 de la Ley Orgánica de la ACP y el artículo 82 del Reglamento de Relaciones Laborales:

- La árbitro ordenó el pago de honorarios de conformidad con lo establecido en el RAP (que no dispone nada en relación con los procesos arbitrales), lo cual constituye un yerro jurídico, porque al tratarse de un proceso de arbitraje, la orden respecto del pago de honorarios debió efectuarse y fundamentarse en el artículo 82

747
748

del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP, que es la norma reglamentaria que autoriza que los laudos arbitrales concedan el reconocimiento de honorarios de abogado.

III. INFORME EXPLICATIVO DE CONDUCTA RENDIDO POR LA ÁRBITRO

Mediante escrito visible de fojas 328 a 450 del expediente, la árbitro LEXAIRA AROSEMENA, rindió el informe explicativo de conducta requerido por este Tribunal, refiriéndose al fundamento fáctico y jurídico del Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, por medio del cual se revirtió y, por lo tanto, se eliminó la suspensión de treinta (30) días impuesta al trabajador ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

En relación con la primera falta atribuida, a saber, “*Poner en peligro la seguridad del personal o causarle lesiones por negligencia*”, la árbitro estimó que: “...la ACP no probó, como le correspondía, que el responsable por el accidente del 26 de junio de 2016 fue el señor Eric Oriel Sánchez, a través de una investigación administrativa como incumbía realizar, por lo que llegamos al aserto que tampoco se puede concluir que el trabajador cometió la falta, por lo que mal podría sancionársele por ello” (f. 442); criterio que basó en lo siguiente:

- En la carta fechada 23 de noviembre de 2020, que contiene el análisis de los 12 factores del artículo 160 del RAP de la ACP, no se hace un análisis exhaustivo, ni imparcial, tal como lo exige el artículo 159 del mismo texto reglamentario.
- Que, aunque es innegable que el trabajador estuvo involucrado en el accidente ocurrido el 26 de junio de 2016, no se debe desconocer que la investigación administrativa N°FAI-03-2016 concluyó que hubo problemas de comunicación y no se identificó a un responsable de dicho accidente, incluso, se establecieron una serie de recomendaciones; razón por la cual concluyó que en el lamentable suceso coadyuvaron varios factores que lo provocaron.
- No se realizó una investigación a través de la Junta de Inspectores, conforme lo dispone el artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP, a pesar que la misma es la que determina la responsabilidad de todas las partes involucradas.

- Testigos como el señor Singh, supervisor del señor SÁNCHEZ, consideró que el accidente no fue producto de la falta de pericia de este último, explicó que la velocidad de la lancha era decisión del operador quien, basado en sus conocimientos y experiencia, determinaba la misma.

En cuanto a la segunda falta imputada, la cual consiste en causar la pérdida de equipos, herramientas o materiales de la Autoridad o de terceros, o daños a los mismos o ponerlos en peligro por negligencia, la árbitro señaló que no se podía concluir que el trabajador hubiera incurrido en la misma, por las siguientes razones:

- No basta la existencia de daños para atribuir responsabilidad, sino que es necesario que los mismos sean producidos directamente por un actuar culpable o negligente del trabajador, lo que no pudo probar la ACP.
- El Ingeniero Castañeda, quien revisó la lancha MERO I luego del accidente del 26 de junio de 2016, indicó que no podía garantizar que todos los daños encontrados en la lancha eran producto de la colisión.

Con respecto a la tercera falta achacada, esto es, poner en peligro la seguridad del personal o causarle lesiones por negligencia, la árbitro señaló que ésta implica no solo que el acontecimiento haya causado el riesgo, sino que éste haya sido provocado por un actuar no diligente; sin embargo, la investigación no pudo demostrar negligencia en las acciones del trabajador dentro del abordaje.

Añade que, “*...en todo caso, las lesiones que sufrieron los trabajadores de la ACP en este accidente tampoco pueden ser atribuidas únicamente al señor Sánchez, debido a que las sillas que tenía la lancha no eran lo suficientemente fuertes y resistentes como para soportar ese tipo de eventos en altamar, que son totalmente previsibles.*” Continúa exponiendo lo siguiente:

“Estas sillas no eran ergonómicamente seguras, las mismas a simple vista, no cumplían con estándares mínimos para un transporte marítimo de personas, carentes de construcción robusta, brindando una total inseguridad al usuario.

Esta conclusión es evidente, cuando entre las recomendaciones que se plasman taxativamente en la investigación administrativa formal de la ACP se encuentra, precisamente, ‘evaluar el tipo de sillas o asientos utilizados en estas lanchas’.

Las fotos de las sillas se encuentran como parte de la investigación administrativa de la ACP, que realizó la Lic. De Gracia y en ella se muestra que las sillas se rompieron y hasta se salieron de su lugar al momento del accidente, por lo que es muy fácil colegir que las lesiones que sufrieron los trabajadores ese día, en gran medida, fueron causadas por este hecho.

Las sillas eran parte integral de la Lancha Mero I, que es la herramienta de trabajo que la ACP suministró al señor Sánchez para que realizará su trabajo, entonces tampoco se puede adjudicar esta falta al señor Eric Sánchez, sobre todo, por ser una responsabilidad de la ACP, proporcionar a sus trabajadores herramientas de trabajo óptimas para el cumplimiento de sus tareas y funciones.”

En lo concerniente a la cuarta falta inculpada: “*No cumplir con un reglamento o instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello*”, la árbitro indicó que ni en la carta de propuesta ni en la que decide la suspensión por 30 días, se explicó cómo el trabajador cometió dicha falta; de ahí que, estima que no se le puede atribuir la misma, por no estar descrita como tal en las mencionadas misivas.

En lo atinente al derrame de combustible al abastecer la lanche BAGRE, la árbitro concluyó que:

- En la propuesta y en la decisión de suspensión por 30 días no se explica al trabajador con cuál de las 4 faltas atribuidas se relaciona el incidente ocurrido.
- La falta 9c trata sobre desobediencia por no cumplir con una instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello; no obstante, el 30 de julio de 2017, el trabajador no desobedeció instrucción escrita alguna que le haya sido entregada por parte de alguno de sus supervisores.
- Durante el abastecimiento y posterior derrame de diésel sobre la cubierta de la lancha BAGRE, el trabajador no recibió ni desobedeció instrucción alguna, verbal o escrita, de parte de sus supervisores o superiores jerárquicos “*Y aunque en el capítulo 9 del Manual de Operadores de Lanchas a Motor y Marineros de Lanchas se establece el procedimiento a seguir para el abastecimiento de combustible a las lanchas, no hay clara evidencia que demuestre que el día 30 de julio de 2017, el señor Sánchez fue desobediente*

frente a todas las circunstancias que concurrieron, como la necesidad de ir al baño de la señora Reyes y el funcionamiento inapropiado de la pistola.”

- Anteriormente, el trabajador no había sido sancionado y no había recibido capacitación sobre cómo cargar combustible en las lanchas, por lo que consideró que no era correcto imponer la sanción que aplicó la ACP.

Después de hacer alusión a cada una de las faltas atribuidas al trabajador, la árbitro presentó sus conclusiones generales del caso, destacándose las siguientes:

- A través de la investigación formal administrativa realizada, la ACP no acreditó que el responsable del accidente del 26 de junio de 2016, que provocó daños materiales y afectó la integridad física de la tripulación, fue el trabajador ERIC SÁNCHEZ, como producto de su actuar negligente. Lo que arrojó dicha investigación, es que concurrieron una multiplicidad de factores que provocaron el lamentable hecho, por lo que resulta cuestionable que solo un trabajador fuera sancionado.
- La medida adversa de suspensión de treinta (30) días aplicada al trabajador no se ajustó a la normativa de la ACP, porque: no se comprobaron las faltas imputadas; éstas no se pueden acumular al momento de sancionar a los trabajadores, para lograr sanciones más graves, alegando economía procesal, de lo contrario, incurren en prácticas arbitrarias.
- El examen que hizo la ACP de los factores contenidos en el artículo 160 del RAP debió hacerse por cada incidente y no de manera conjunta. Al no hacerlo separadamente, la ACP no pudo valorar el factor 8, relativo al potencial del trabajador para cambiar de actitud o conducta, y tampoco el factor 9, sobre las circunstancias atenuantes.
- No se cumplió con el principio de progresividad, pues, el trabajador fue sancionado severamente, siendo sus primeras investigaciones por supuestas faltas cometidas, luego de un recorrido intachable en la institución de más de 25 años, con muy buenas evaluaciones.

- No se realizó una investigación exhaustiva e imparcial, ya que el único trabajador investigado por el accidente del 26 de junio de 2016, fue el señor ERIC SÁNCHEZ, a pesar que el Capitán Marín estaba a cargo del buque involucrado.
- La sanción impuesta al trabajador viola el artículo 8, sección 8.04 (g) de la Convención Colectiva, debido a que se aplicó varios años después de ocurridos los hechos (4 años y 6 meses), tiempo que es contrario al principio de eficiencia.

En atención a lo expuesto, la árbitro LEXAIRA AROSEMENA señala que sus conclusiones son el resultado del análisis de los hechos investigados, de las pruebas obrantes en el proceso disciplinario y arbitral, y de confrontar la conducta del trabajador y la decisión de la ACP con la normativa vigente aplicable.

IV. OPOSICIÓN AL RECURSO DE ILEGALIDAD POR LA ORGANIZACIÓN

SINDICAL NATIONAL MARITIME UNION (NMU).

A través del memorial que corre de fojas 453 a 560 del expediente, la licenciada Tiani María López Armuelles, actuando en nombre y representación de la organización sindical NATIONAL MARITIME UNION (NMU), sustentó su oposición al recurso de ilegalidad presentado por la ACP contra el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, emitido dentro del proceso arbitral identificado con el número ARB 13-21, incoado por el mencionado sindicato contra la ACP.

Inicialmente resalta la abogada, que lo que la recurrente (ACP) interpone es un escrito que pretende hacer una nueva y totalmente diferente presentación del caso de arbitraje, a pesar que el recurso de ilegalidad se propone ante la Corte Suprema de Justicia para que el laudo arbitral sea revisado, situación que “...no permite que la ACP pueda presentar nuevamente el caso completo ante la Corte ni mucho menos presentar argumentos legales nuevos que no fueran presentados ante la Señora Árbitro durante todo el proceso ni durante la audiencia, como lo hace el Apoderado de la ACP en esta ocasión. Además, la Recurrente, pretende que la Corte Suprema realice la revisión de cada etapa procesal del caso de

arbitraje, lo que, a todas luces, no corresponde cuando se presenta un Recurso de Ilegalidad en contra de un Laudo Arbitral."

Seguidamente, expone que la posición del NMU es muy sencilla, concretamente, que se probó que la ACP no cumplió con la normativa aplicable en este caso; que la ACP violó la normativa aplicable en este caso; y que la ACP no realizó una investigación exhaustiva e imparcial en el caso del trabajador ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

Al contestar los cargos de ilegalidad atribuidos al laudo arbitral impugnado, la apoderada judicial del sindicato medularmente señaló lo siguiente:

- Primer concepto de violación: Si la ACP no cuenta con una investigación exhaustiva e imparcial, la imposición de la medida adversa no es justa ni legal, que fue lo que concluyó la árbitro.
- Segundo concepto de violación: El artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP requiere la investigación de los hechos que involucren daños a un bien de la ACP, tal como ocurrió en este caso, en el que la lancha MERO I, que operaba el señor ERIC SÁNCHEZ el 26 de junio de 2016, sufrió daños. No obstante, la ACP decidió no realizar la investigación que requiere la norma legal citada. Añade, que la árbitro fundamentó su decisión en el Informe de Investigación Administrativa N°FAI-03-2016 y sólo hace una acotación en cuanto a que no se llevó a cabo la investigación requerida por el artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP, por lo que difícilmente se puede decir que el laudo arbitral utilizó dicha disposición para concluir que no se podía determinar la responsabilidad del trabajador, por no haberse llevado a cabo la aludida investigación.
- Tercer concepto de violación: Es refutado en los mismos términos que el segundo concepto de violación.
- Cuarto concepto de violación: La ACP no cumplió con la carga de la prueba que tiene en los casos disciplinarios. A la misma le corresponde probar que la falta se cometió y que la sanción impuesta es la que corresponde de acuerdo a su normativa, cumpliendo con una investigación exhaustiva e imparcial, tal como lo

exige el artículo 159 del RAP de la ACP. Reitera los argumentos expuestos en torno al segundo concepto de violación.

- Quinto concepto de violación: Contrario a lo argumentado por la ACP, las conclusiones relacionadas con las sillas de la lancha Mero I son el resultado directo de la inspección ocular que se llevó a cabo para revisar las dos lanchas vinculadas a los hechos, por lo que la árbitro pudo constatar de primera mano la calidad de las sillas, su fortaleza y demás información.
- Sexto concepto de violación: Para probar la comisión de la falta 9c se exige que se haya dado una instrucción válida, y no se puede entender que el Manual de la ACP sea una instrucción válida, ya que “...una instrucción es una orden dada a un trabajador por su supervisor o una persona autorizada para ello.”
- Séptimo concepto de violación: Conforme lo ha indicado la árbitro, no existe una sola falta grave que amerite la destitución del trabajador. Inclusive, ni siquiera se podría considerar la posibilidad de aplicar la progresividad, porque no se llevó a cabo una investigación exhaustiva e imparcial, lo que trae como consecuencia que ninguna de las faltas imputadas podría ser consideradas como debidamente investigadas, ponderadas y, mucho menos, que la medida adversa de 30 días de suspensión fue impuesta según el debido proceso que requiere la normativa aplicable.
- Octavo concepto de violación: El laudo arbitral impugnado reconoce la posibilidad que la ACP pueda disciplinar a un trabajador por varias faltas, lo que no reconoce es la potestad de acumular varias faltas con el objetivo de sancionar de forma más severa al trabajador, como sucedió en el caso del señor ERIC SÁNCHEZ. Los hechos que generaron la primera investigación datan del 26 de junio de 2016, y la medida adversa se impuso el 3 de enero de 2021; si la disciplina se hubiera aplicado “*lo más pronto posible*”, cuando se dieron los hechos que generaron la segunda investigación, no se hubieran tenido que acumular las faltas, porque la primera investigación ya hubiera terminado. La segunda investigación por el derrame de combustible se realizó a

partir del 30 de julio de 2017, es decir, un año y dos meses después que se generara la primera investigación. “*Si la ACP hubiera cumplido con su obligación de investigar e imponer la sanción correspondiente...con relación a la investigación de los hechos de 2016, la disciplina que se hubiera tenido que aplicar hubiera sido disciplina progresiva...y no habría necesidad alguna de acumular las faltas que no están relacionadas de manera alguna con la otra.*” El artículo 166 del RAP de la ACP no permite que se acumulen faltas, simplemente hace referencia a cargos, sin incluir de manera clara la posibilidad de la acumulación de varias faltas, así se indicó en el Memorando de 9 de febrero de 2018, suscrito por el Sub-Administrador del Canal de Panamá.

- Noveno concepto de violación: Si el Capitán Marín hubiera sido entrevistado para determinar la comisión de la falta imputada al señor ERIC SÁNCHEZ, la misma formaría parte del expediente oficial del caso; sin embargo, no consta, lo cual era básico y esencial, ya que el Capitán Marín era el responsable del Remolcador Belén que estuvo involucrado en el accidente del 26 de junio de 2016. Por lo tanto, la ACP no cumplió con realizar una investigación exhaustiva e imparcial, tal como lo exige el artículo 159 del RAP de la ACP.
- Décimo concepto de violación: El incumplimiento de la sección 8.04 (g) de la Convención Colectiva está probado, en cuanto al transcurso del tiempo, utilizando en este sentido los argumentos expuestos al refutar el octavo concepto de violación.
- Undécimo concepto de violación: Aunque la sección 8.04 (g) de la Convención Colectiva no establece un término para la notificación de la propuesta en cuanto a días o meses, estableciendo un término para ello, lo cierto es que sí señala que la notificación debe darse a la mayor brevedad posible, lo cual no es congruente con una demora de años para hacer la notificación de la propuesta de medida adversa como ocurrió en este caso.
- Duodécimo concepto de violación: Al conceder el pago de honorarios de abogado por B/.10,000.00, a favor del NATIONAL MARITIME UNION, la árbitro

cumplió con los requisitos establecidos en los artículos 97 y 98 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP y el artículo 125 del RAP de la ACP. El Manual de Personal de la ACP, Capítulo 730, Subcapítulo 4, dispone que los honorarios de abogado se harán de conformidad con lo que establecen los artículos 124, 125 y 126 del RAP de la ACP.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR DE LA ADMINISTRACIÓN.

En ejercicio de la función que le atribuye el numeral 7 del artículo 5 de la Ley 38 de 2000, a saber, “*Intervenir en interés de la ley, en los procesos contencioso administrativos que se promuevan ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, en contra de laudos arbitrales que resuelvan controversias laborales entre la Autoridad del Canal de Panamá y sus trabajadores*”, el Procurador de la Administración emitió concepto en relación con el recurso de ilegalidad interpuesto por la ACP contra el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, a través de la Vista N°1909 de 15 noviembre de 2022, visible de fojas 649 a 672 del expediente, en la cual concluyó que el mismo no es ilegal, por las razones que se exponen a continuación:

“...tal como se desprende del proceso arbitral, ambas partes tuvieron la oportunidad de presentar su posición; de aportar las pruebas documentales, testimoniales y periciales que servirían para sustentar sus alegaciones y presentar sus alegatos de conclusión, por lo que consideramos que la árbitro efectuó una apreciación, de forma conjunta y basada en el principio de la sana crítica, de todas las pruebas aportadas al proceso y actuó de conformidad con los principios procesales del debido proceso, de la unidad de la prueba y de la apreciación de los medios probatorios al dictar sentencia.

Por otra parte, consta en autos que, la árbitro, a fin de decidir la controversia sometida a su conocimiento, evaluó los hechos expuestos por las partes y los confrontó con el material probatorio aportado y con la normativa legal vigente, de ahí que a juicio de esta Procuraduría, el Laudo Arbitral se encuentra debidamente fundamentado en normas legales, reglamentarias y/o convencionales que se encontraban vigentes al momento de suscitarse la controversia sometida a la consideración de la Licenciada Lexaira Arosemena Arosemena.

...
Adicionalmente, la árbitro consideró la lista de faltas y sanciones contenidas en el artículo 167 del Reglamento de Administración de Personal de la Autoridad del Canal de Panamá (RAP), efectuando una correcta interpretación en la revisión de los doce (12) factores contenidos en el artículo 160 del Reglamento antes mencionado.

Todo lo anteriormente planteado, llevó a la árbitro a la conclusión después de confrontar los elementos probatorios allegados al proceso arbitral y analizarlos a la luz de las normas legales y reglamentarias que rigen esa materia laboral, que la medida de suspensión adversa de 30 días sin salario impuesta por la Autoridad del Canal de Panamá al trabajador Erick Oriel Sánchez Mc Clean, no fue adecuada, por no ser cónica con la normativa de la entidad canalera; es decir, la Ley 19 de 11 de junio de 1997, la Convención Colectiva de la Unidad de Trabajadores No Profesionales, el Reglamento de Administración de Personal, así como otras disposiciones...

...
Por tanto, luego de realizar un pormenorizado estudio de los elementos de juicio aportados por cada una de las partes, esta Procuraduría ha arribado a la conclusión de que el Laudo Arbitral impugnado, no es ilegal, toda vez que, la causal de interpretación errónea de la ley, invocadas por la parte recurrente, no fue debidamente probada y resulta ciertamente improcedente, dadas las razones jurídicas que se han expuesto."

IV. CONSIDERACIONES Y DECISIÓN DE LA SALA TERCERA

En atención a lo dispuesto en el artículo 107 de la Ley 19 de 1997, según el cual: "...los laudos arbitrales podrán ser recurridos ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, dentro del término de 30 días hábiles, contados desde la notificación del fallo correspondiente", los Magistrados que conforman la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, procederán a resolver el recurso de ilegalidad interpuesto por la ACP contra el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, emitido por la árbitro LEXAIRA AROSEMENA AROSEMENA, dentro del proceso de arbitraje identificado como el Caso ARB 13/21, incoado por la organización sindical NATIONAL MARITIME UNION (NMU) contra la ACP, debido a la medida adversa de suspensión de 30 días sin pago impuesta al trabajador ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

Lo anterior, a la luz de la causal invocada y los cargos de violación desarrollados por la ACP; de lo que al respecto ha planteado la Árbitro en su informe explicativo de conducta, la ACP en su oposición y la Procuraduría de la Administración en su vista de emisión de concepto.

Dicho esto, es válido destacar que, de conformidad con la norma legal citada, el recurso de ilegalidad "...sólo procederá cuando el laudo arbitral esté basado en una **interpretación errónea de la Ley o los reglamentos**, por parcialidad manifiesta del árbitro o incumplimiento del debido proceso en el desarrollo del arbitraje".

En este sentido, se observa que el presente recurso de ilegalidad ha sido fundamentado en la concurrencia de la primera causal, a saber, **Interpretación errónea de la Ley o los Reglamentos**, en torno a la cual es dable anotar que en constante jurisprudencia de este Tribunal se ha señalado que: "...*la interpretación errónea de la Ley o los reglamentos tiene cabida en este tipo de recursos, cuando el árbitro halla en la norma un alcance distinto del que contiene, es decir, consiste en el equivocado entendimiento de la norma, aparte de cualquier cuestión de hecho.*" (Sentencia de 31 de octubre de 2014, dictada dentro del Expediente N° 100-12, que corresponde al recurso de ilegalidad interpuesto por el SCPC contra el Laudo Arbitral de 29 de diciembre de 2011).

Doctrinalmente también se ha indicado que: "*La interpretación errónea de la norma se refiere a un error en cuanto al contenido de la norma. Es necesario que un texto, que se ha convertido en problemático al tribunal, o en caso de concurrencia de normas que preceptúan, para una misma situación o realización, consecuencia jurídica que se excluyen, sea interpretado por el juzgador en sentido contrario a su verdadero sentido, o no se aplica el criterio legal correspondiente.*" (Fábrega P. J. y Cuestas G. C., Diccionario de Derecho Procesal Civil y Penal. Editora Jurídica Panameña. Panamá, 2011. Pág. 237).

Precisado lo anterior, advierte esta Colegiatura que uno de los primeros cargos de violación, por interpretación errónea de la ley y los reglamentos, que el recurrente le atribuye al Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, recae en el artículo 60 de la Ley N°19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la ACP, contenido en el Capítulo IV-Naves y Navegación, Sección Primera-Junta de Inspectores, el cual es del tenor siguiente:

"Artículo 60. La Autoridad tendrá una Junta de Inspectores que ejercerá las siguientes funciones:

1. Llevar a cabo las inspecciones de las naves y las investigaciones de hechos, actos u omisiones, que causen daños a aquéllas, a su carga, tripulación, pasajeros o a cualquier trabajador o bien de la Autoridad y que resulten de la navegación por el canal.
2. Rendir un informe detallado de la investigación al administrador y emitir una opinión sobre las causas y responsabilidades del accidente, así como identificar la naturaleza, extensión y valor

estimado de los daños que hayan resultado o que puedan resultar de éste.

Los reglamentos establecerán la composición de esta Junta, los procedimientos de la investigación, la identificación de las partes interesadas que tendrán acceso al informe y los procedimientos de reclamos a la Autoridad. También determinarán cualquier otra función que la Autoridad considere necesaria.”

Al sustentar dicho cargo de violación, el apoderado judicial de la ACP señala, en lo medular, que la norma legal citada no establece que la investigación que deriva de la Junta de Inspectores sea la que determine la responsabilidad disciplinaria de los trabajadores de la ACP y que, ante la falta de la misma, no sea posible imponer sanciones a éstos, como erróneamente lo expuso la árbitro en el laudo arbitral impugnado.

Al respecto, la Sala advierte que en el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, cuando se hace referencia a los resultados de la investigación formal administrativa N°FAI-03-2016 -que conforme se expresa, *incidieron varios factores que provocaron los hechos del 26 de junio de 2016, y no se identificó a un responsable del accidente-* se indicó lo siguiente:

“Tampoco se realizó una investigación a través de la Junta de Inspectores, como lo manda el Artículo 60 de la Ley Orgánica para los actos en que se causen daños a la nave, a su carga, tripulación, pasajeros o a cualquier trabajador o bien de la ACP, siendo que la investigación de la Junta de Inspectores es la que determina la responsabilidad de todas las partes involucradas en un accidente como el del 26 de junio de 2016.”

Y cuando en el acto de audiencia se le preguntó al ingeniero Castañeda sobre la razón por la que no se llevó a cabo una investigación por la Junta de Inspectores, como lo requiere la Ley Orgánica, el prenombrado indicó que no sabía.

Además, con relación al accidente del 26 de junio de 2016, otros de los testigos, el señor Singh, supervisor directo del señor Sánchez, declaró que consideraba que el accidente no fue producto de la falta de pericia del señor Sánchez; explicó que la velocidad de la lancha era decisión del operador quien, basado en su conocimiento y experiencia, determinaba la misma.

En consecuencia, si la ACP no ha probado que el responsable por el accidente del 26 de junio de 2016 fue el señor Eric Oriel Sánchez, a través de la investigación administrativa que correspondía realizar, tampoco se puede concluir que el trabajador cometió la falta, entonces mal podría sancionársele por ello.” (Cfr. fs. 180-181 del expediente judicial).

Ciertamente, la interpretación que hizo la árbitro del artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP fue uno de los factores tomados en consideración para concluir

que no se comprobaron las faltas atribuidas al trabajador, porque no se realizó la investigación que correspondía realizar (la de la Junta de Inspectores), además que, la que se llevó a cabo no determinó que el accidente del 26 de junio de 2016, en el que estuvo involucrado el señor ERIC ORIEL SÁNCHEZ, haya sido producto de su actuar negligente.

Dicho esto, el punto a dilucidar aquí es si el artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP era o no aplicable al caso del señor SÁNCHEZ.

En ese sentido, esta Magistratura procede a hacer una íntegra lectura del Capítulo IV-Naves y Navegación, dentro del cual está comprendido el artículo 60, y al finalizar dicho ejercicio no le surge la menor duda que las investigaciones de hechos, actos u omisiones por parte de la Junta de Inspectores a que se refiere la norma legal citada, **es la que corresponde realizar cuando se han producido daños producto de la navegación por el Canal de Panamá**, lo cual puede incluir daños causados al propio canal, a su patrimonio, a sus trabajadores o a terceros, así como también daños causados a las naves, a su carga, a la tripulación, a sus pasajeros, dando ello lugar, **en ambos casos, a la presentación de reclamos que persiguen el pago de indemnizaciones por los daños ocasionados**.

Véase lo que establece el artículo 63 de la Ley Orgánica de la ACP, que forma parte del mismo capítulo al cual pertenece el artículo 60, aducido como infringido, por errónea interpretación:

"Artículo 63. La Autoridad, con las excepciones establecidas en esta sección, deberá ajustar y pagar, con prontitud, las indemnizaciones por **daños ocasionados a las naves, su carga, tripulación o pasajeros, como consecuencia de su tránsito por el canal, ya sea que se occasionen durante el tránsito de las naves por las esclusas, o durante la presencia de las naves en el canal o en áreas adyacentes fuera de las esclusas cuando, luego de una investigación por la Junta de Inspectores, ésta determine que el daño ha sido causado por culpa o negligencia de la Autoridad o de sus trabajadores en el ejercicio y dentro del ámbito de sus funciones, y la Autoridad acepte esa determinación.**

Si la culpa o negligencia del armador o propietario de la nave, del capitán, de la tripulación o de los pasajeros contribuye al daño, la indemnización que se adjudique por el daño, se deducirá en proporción a la parte de la negligencia o culpa atribuible al propietario o armador, a la nave, al capitán, a su tripulación, a su carga o a sus pasajeros.

La Autoridad podrá reclamar indemnización por daño que se ocasione al canal, a sus trabajadores y a los bienes de la Autoridad, luego que una investigación realizada por la Junta de Inspectores determine que el daño es consecuencia de negligencia o culpa atribuible al propietario o armador, a la nave, al capitán, a su tripulación, a su carga o a sus pasajeros.

Los reglamentos establecerán los límites y las condiciones a la responsabilidad a la que se refiere la presente sección.”

Más adelante, en los artículos 72 y 74 de la Ley Orgánica de la ACP, que igualmente forman parte del Capítulo IV-Naves y Navegación, se dispone lo siguiente:

“Artículo 72. Sin perjuicio de la intervención que le queda a la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en su condición de tribunal de apelación, los tribunales marítimos panameños con jurisdicción en toda la República tendrán competencia privativa y excluyente frente a cualquier otro tribunal de justicia, nacional o extranjero, para conocer de todas las **reclamaciones, acciones o procesos judiciales que surjan con motivos de los hechos contemplados en esta sección.**”

“Artículo 74. No podrá instaurarse acción alguna por daños y perjuicios contemplados en esta sección, salvo que, **antes de que la nave involucrada abandone el Canal**, se hayan cumplido las condiciones siguientes:

1. Que se haya completado la investigación del accidente y de los daños ocasionados, conforme a un procedimiento que incluirá una audiencia efectuada por la Junta de Inspectores de la Autoridad, según lo dispuesto en esta Ley y en el reglamento.
2. Que los fundamentos en que se basa el reclamo hayan sido presentados ante la Autoridad.”

Resulta claro que las “naves” a las cuales se refieren las normas legales citadas, son aquellas que transitan por el Canal de Panamá **en calidad de usuarios**. El más notable ejemplo lo revela la frase contenida en el artículo 74, arriba citado: **“...antes de que la nave involucrada abandone el Canal...”**.

La relación que se desprende del articulado que conforma el Capítulo IV-Naves y Navegación, es entre la ACP y las naves (usuarios) que transiten por el Canal de Panamá, mas no entre la ACP y sus propios trabajadores. El propósito que se persigue es el establecimiento de responsabilidades por los daños y perjuicios que se hayan ocasionado, ya sea en detrimento de dichas naves (usuarios) o del Canal de Panamá. De ahí la necesidad que la Junta de Inspectores lleve a cabo las investigaciones de hechos, actos u omisiones que causen daños, y rindan el respectivo informe detallado, emitiendo su opinión sobre las causas y

responsabilidades del accidente, así como la naturaleza, extensión y valor de los daños que hayan resultado o que puedan resultar del mismo.

En consecuencia, **no conceptúa este Tribunal, como lo hizo la árbitro en el laudo arbitral impugnado, que la investigación por parte de la Junta de Inspectores descrita en el artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP es la que corresponde realizar para determinar la responsabilidad disciplinaria de un trabajador, como el que operaba la lancha Mero I con motivo del abordaje ocurrido el 26 de junio de 2016.**

El criterio expuesto, se reafirma con lo establecido en el artículo 20 del Reglamento de la Junta de Inspectores de la ACP, aprobado mediante Acuerdo N°20 de 15 de julio de 1999, traído a colación por el apoderado judicial de la ACP al sustentar este cargo de violación (Cfr. f. 71 del expediente); norma reglamentaria cuyo texto reza así:

“Artículo 20: La Junta de Inspectores deberá someter al Administrador un informe final detallado de cada proceso de investigación que efectúe, conforme se indica en el anexo.

El informe resultante de este proceso no será utilizado como base para la aplicación de medidas disciplinarias al personal de la Autoridad.”

Es evidente, por tanto, que la interpretación que la árbitro hace del artículo 60 de la Ley Orgánica de la ACP es errónea; por lo que se tiene por probado este cargo de violación.

No está demás aclarar que la citada ley, Capítulo V-Administración de Personal y Relaciones Laborales, artículos 89 y 90, en concordancia con el RAP de la ACP, Capítulo IX-Acciones Disciplinarias y Medidas Adversas, artículos 157 y 159, contemplan la realización de una investigación exhaustiva e imparcial para obtener toda la información relacionada con los hechos, que fue la que llevó a cabo la ACP para deslindar responsabilidades disciplinarias sobre los hechos ocurridos el 26 de junio de 2016 (abordaje) y el 30 de julio de 2017 (derrame de combustible) en los cuales se vio involucrado el operador de lanchas ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

Una vez más, no es la investigación que realiza la Junta de Inspectores la que determina la responsabilidad disciplinaria de un trabajador de la ACP.

Por otra parte, el apoderado judicial de la ACP aduce la infracción, por interpretación errónea de la Ley y los Reglamentos, del artículo 90 de la Ley N°19 de 11 de junio de 1997, el cual es del tenor siguiente:

"Artículo 90. Las sanciones se clasificarán en acciones disciplinarias y medidas adversas, y dicha clasificación dependerá de la gravedad de la falta cometida y del grado de responsabilidad del infractor. Los reglamentos establecerán una lista de faltas y sanciones, un período de caducidad de las faltas, así como sanciones, un período de caducidad de las faltas, así como sanciones mínimas y máximas por cada falta cometida. **La administración de la Autoridad aplicará las medidas disciplinarias en forma progresiva, de manera que se le permita al infractor enmendar su conducta, salvo en el caso de una falta grave que amerite el despido.**

La aplicación de la sanción se hará sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal del infractor proveniente del mismo hecho."

Dicha violación, la fundamenta principalmente en que, a pesar que la norma legal citada establece que la progresividad está reservada para faltas que no se consideren graves, la árbitro indicó que, "...*por el principio de progresividad la Administración no podía sancionar al trabajador con una medida adversa de 30 días...*" (Cfr. fs. 84-85 del expediente).

Sobre el particular, en el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, se señaló lo que se cita a continuación:

"Sobre las sanciones impuestas por la ACP al trabajador debe tenerse muy presente lo siguiente:

El trabajador no tenía historial disciplinario, con anterioridad a los hechos por los cuales fue sancionado, es decir, nunca había sido sancionado por ninguna falta en sus más de 25 años como trabajador del Canal de Panamá.

Decimos lo anterior, porque **el régimen sancionatorio que impera en la ACP exige que se cumpla con el principio de progresividad, es decir, que la Administración no puede sancionar al trabajador con una medida adversa, como lo es una suspensión por 30 días, a la primera falta que comete, a menos que ésta sea considerada grave.**" (Cfr. f. 184 del expediente).

"No se cumplió con el principio de progresividad, debido a que se le sancionó severamente al trabajador, siendo éstas sus primeras investigaciones por supuestas faltas, luego de un recorrido impecable más de 25 años, con muy buenas evaluaciones." (Cfr. f. 188 del expediente).

Visto lo anterior, el Tribunal debe reiterar que al trabajador se le imputaron las siguientes faltas:

763
764

"3. SEGURIDAD

(...)

- e. Poner en peligro la seguridad del personal o causarle lesiones por negligencia."

"6. PÉRDIDA O DAÑOS A BIENES

Causar la pérdida de equipos, herramientas o materiales de la Autoridad o de terceros o daños a los mismos o ponerlos en peligro por: (1) Negligencia."

"9. DESOBEDIENCIA

(...)

- c. No cumplir con un reglamento o instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello."

"14. NAVES Y VEHÍCULOS DE LA AUTORIDAD

(...)

- b. Estar involucrado en un accidente mientras operaba una nave o vehículo y ser encontrado responsable después de la investigación."

De acuerdo con el cuadro que contiene la lista de faltas y sanciones que establece el artículo 167 del RAP de la ACP, **las sanciones que traen aparejadas las faltas contenidas en el numeral 3, literal e); numeral 9, literal c); y numeral 14, literal c), la primera vez que se cometan, van desde la reprimenda hasta la destitución.**

Frente a lo expuesto, se recalca que el artículo 90 de la Ley Orgánica de la ACP dispone en su parte final que: "*La administración de la Autoridad aplicará las medidas disciplinarias en forma progresiva, de manera que se le permita al infractor enmendar su conducta, salvo en el caso de una falta grave que amerite el despido*"; excepción que concurre en el caso en estudio, puesto que, **las faltas descritas en el párrafo anterior, son faltas graves que ameritan el despido, lo que no permite aplicar la progresividad contemplada en la norma legal citada**; sin embargo, ello fue perdido de vista en el laudo arbitral impugnado.

Por lo antes expuesto, se tiene por probado el cargo de infracción del artículo 90 de la Ley Orgánica de la ACP.

Otra violación, por errónea interpretación de la Ley y los Reglamentos, que el apoderado judicial de la ACP le imputa al Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, recae en el artículo 167 del RAP de la ACP, específicamente, en la falta descrita en el numeral 9, literal c. Cítense el tenor de esta disposición reglamentaria:

764
765

"Artículo 167. La lista de faltas y sanciones es solamente una guía, para cuya aplicación se deberán tomar en cuenta los siguientes criterios:

1. No incluye todas las faltas que pueden ser sancionadas ni todas las sanciones aplicables.
2. Cuando la sanción mínima para la primera incidencia o falta es una reprimenda, el supervisor puede sustituirla con una amonestación verbal si considera que ésta surtirá el efecto correctivo deseado.
3. Se puede destituir al empleado que ha cometido cuatro (4) faltas distintas en un período de veinticuatro (24) meses, o que ha cometido por cuarta vez una misma falta antes del vencimiento del período de caducidad correspondiente.

NATURALEZA DE LA FALTA	INCIDENCIA Y SANCIONES MÍNIMAS DENTRO DEL PERÍODO DE CADUCIDAD			
	1 ^a .	2 ^a .	3 ^a .	PERÍODO DE CADUCIDAD
(...)				
9. DESOBEDIENCIA				
a. Negarse a testificar, declarar por escrito o cooperar con una investigación oficial de la Autoridad, así como también obstruir o interferir con una investigación oficial.	Mín. Reprimenda Máx. 5 días de suspensión	Mín. 5 días de suspensión Máx. 10 días de suspensión	Mín. 10 días de suspensión Máx. Destitución	Un año
b. Negarse sin causa justificada a realizar sus funciones o demorarse en la ejecución de tales actos, funciones o a cumplir órdenes e instrucciones de su supervisor.	Mín. Reprimenda Máx. 5 días de suspensión	Mín. 5 días de suspensión Máx. 10 días de suspensión	Mín. 10 días de suspensión Máx. Destitución	Un año
c. No cumplir con un reglamento o instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello.	Mín. Reprimenda Máx. Destitución	Mín. 5 días de suspensión Máx. Destitución	Mín. 10 días de suspensión Máx. Destitución	Un año
d. Desobedecer intencionalmente a las autoridades constituidas, rehusarse deliberadamente a cumplir una instrucción válida de un supervisor o persona autorizada para impartirla.	Mín. Reprimenda Máx. Destitución	Mín. 10 días de suspensión Máx. Destitución	Mín. 15 días de suspensión Máx. Destitución	Dos años

Según se expone en el laudo arbitral impugnado, la falta descrita en el literal c) del numeral 9 del artículo 167 del RAP de la ACP, no quedó probada en el presente caso, porque **el trabajador no recibió y, mucho menos, desobedeció instrucción válida escrita impartida por alguno de sus supervisores**. Para una mejor comprensión se procede a transcribir lo que al respecto indicó la árbitro:

"Esta falta identificada como 9c, antes explicada, trata sobre DESOBEDIENCIA por no cumplir con una instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello. **Pero, es del caso que el día 30 de julio de 2017, el señor Eric Sánchez no desobedeció ninguna instrucción escrita que le haya sido entregada por ninguno de sus supervisores.**

Según las constancias de autos, el 30 de julio de 2017, en efecto el señor Sánchez era el operador asignado a la lancha Bagre, en turno que inició a las 0600 horas, junto con la señora Ana Reyes, que era la marinera de lanchas asignada a dicha embarcación. A eso de las 11:00 horas, la señora

Hoja
768

Reyes procedió a abastecer de combustible la lancha, pero al cabo de un rato, siente la urgencia de utilizar el baño y así se lo informó al señor Sánchez, quien le indicó que él se encargaría mientras. Más justo en ese interín, el tanque de la lancha se llenó y vertió combustible sobre la cubierta de la lancha, debido a que la pistola de abastecimiento no se desactivó automáticamente, como debió ocurrir, por el mecanismo de seguridad con que cuentan estos dispositivos para evitar derrames.

Entonces, la asistencia del señor Manuel Herrera, marinero de la lancha que se encontraba cerca al lugar, fue clave para retirar la pistola, mientras que el señor Sánchez procedía a apagar la máquina dispensadora. Luego ambos procedieron a lavar el diésel que se derramó sobre la cubierta. Y el incidente fue anotado por el señor Sánchez en la bitácora de la lancha Bagre.

En nuestro modo de ver las cosas, durante el abastecimiento y posterior derrame de diésel sobre la cubierta de la lancha Bagre, el señor Sánchez no recibió ni desobedeció ninguna instrucción, ni verbal ni escrita, de parte de ninguno de sus supervisores o superiores jerárquicos. Y aunque en el capítulo 9 del Manual de Operadores de Lanchas a Motor y Marineros de Lanchas se establece el procedimiento a seguir para el abastecimiento de combustible a las lanchas, no hay clara evidencia que demuestre que el día 30 de julio de 2017, el señor Sánchez fue desobediente, amén de todas las circunstancias que concurrieron, como la necesidad de ir al baño de la señora Reyes y el funcionamiento inapropiado de la pistola.

Haciendo una valoración de todos estos elementos, considerando que el trabajador nunca había sido sancionado por falta alguna, y, que, además, no había recibido capacitación alguna sobre cómo cargar combustible en las lanchas, tal como lo exige la Norma de Seguridad para el Manejo y Almacenamiento de Líquidos, Inflamables, Solventes y Combustibles (Prueba No. NMU-1), dicho esto, no estamos de acuerdo con la sanción impuesta por la ACP.” (Cfr. fs. 183-184 del expediente) (Lo resaltado es de la Sala).

Conforme advierte esta Colegiatura, la árbitro es del criterio que para que se configure la falta descrita en el literal c) del numeral 9 del artículo 167 del RAP de la ACP, es necesario que el día de los hechos, el trabajador haya recibido y desobedecido una instrucción que se le haya dado por escrito y por persona autorizada para ello. Sin embargo, para el Tribunal resulta claro que la conducta descrita en la norma reglamentaria, no se limita al incumplimiento de una instrucción válida por escrito impartida que se le haya dado al trabajador el día en que se registre determinado hecho, **sino que también comprende el incumplimiento de un reglamento o una instrucción válida por escrito, por persona autorizada para ello, que previamente se haya dado al trabajador, que es precisamente lo que la ACP atribuyó al trabajador**, tal como se aprecia en la Nota CHR-2021-046 de 23 de noviembre de 2020, mediante la cual el mismo

fue notificado de la decisión de medida adversa. En su parte pertinente, dicha nota dice así:

"1. Derrame de combustible al abastecer la lancha BAGRE-30 de julio de 2017:

(...)

3. Como es de su dominio, el MOLMML establece la responsabilidad del operador en la ejecución del abastecimiento de combustible de una lancha, independientemente del apoyo que reciba del marinero asignado a la lancha...

...
4. Concluyendo lo anterior, usted no atendió la lancha BAGRE, como usted y la señora Reyes declararon, sino que cuando el señor Herrera gritó: 'derrame', fue que usted se acercó a la lancha, momento para el cual el señor Herrera ya había desconectado manualmente el dispensador, acción que usted también reconoció a foja 31. Revelado lo anterior, encontramos que, aunque usted ahora argumenta que el mecanismo de seguridad del dispensador estaba defectuoso, condición que no declaró a lo largo de la investigación tampoco durante la entrevista predisciplinaria; que no había insumos en su lancha para atender el derrame, responsabilidad que le compete a usted; que no había avisos desplegados de los pasos a seguir para dispensar combustible, lo que tampoco es cierto que tales avisos sean exigidos por el MOLMML como refirió usted, ya estos pasos están contenidos en el mismo y se explican por sí solos; y que los operadores requieren ser capacitados en las normas relativas al manejo de combustible en virtud de igual normativa, entre otras explicaciones alegadas por usted. Lo cierto es que usted debió atender y no desatender el proceso de abastecimiento de combustible, sujetando el dispensador de combustible en todo momento, tal como lo instruye el numeral b.2. del capítulo 9 -Abastecimiento de combustible del MOLMML. Observamos que, desde enero del 2003, por más de 17 años, viene ejerciendo funciones de operador de lanchas a motor, para lo que fue y es capacitado, lo que incluye la tarea cotidiana de dispensar combustible a la lancha a su cargo, por lo que su explicación no justifica el derrame tampoco su actitud de negación.

5. De su acatamiento al procedimiento en caso de darse algún derrame, la investigación reveló que la señora Antonia Díaz, oficinista, NM-4, con funciones de despachadora, al igual que el señor Caballero, tuvieron que indagar sobre el derrame, en lugar de haber sido informados por usted, como correspondía...**Al respecto, el capítulo 9-Abastecimiento de combustible, numeral b.3., establece que: 'En casi de darse algún derrame de combustible, llame inmediatamente al...CCSDE...y notifique a su supervisor'.**" (Cfr. fs. 481-482 del antecedente remitido por la ACP).

El Tribunal se remite a las fojas 410-432 del antecedente remitido por la ACP, y observa el **Manual de Operadores de Lanchas a Motor y Marineros de Lanchas** SCM-OPRT-09-001-OYM, con fecha efectiva del 21 de abril de 2016, en cuyo capítulo 9, denominado "*Abastecimiento de Combustible*", se establece lo siguiente:

"a. Responsabilidades

767
768

Los pasos a seguir para el abastecimiento de lanchas están descritos en este capítulo y los operadores de lanchas a motor son los responsables de la ejecución de esta tarea.

b. Abastecimiento

1. ANTES DE TOMAR COMBUSTIBLE

- Asegúrese que la lancha esté amarrada en forma segura.
- Apague todas las máquinas y auxiliares.
- Elimine toda electricidad, llama, fuentes de calor y apague teléfonos celulares.
- Verifique si hay vapores de combustible en la sentina y ventile según sea necesario.
- Cierre todas las escotillas y aberturas que puedan permitir la entrada de vapores de combustible en las áreas confinadas.
- Ponga un cubo debajo del respiradero de los tanques; tengo trapos disponibles para limpiar posibles derrames.
- Ondee una bandera roja o encienda una linterna o baliza con luz roja (giratoria).

Además, en el Servicio Acuático de Emergencias:

- Conecte el 'cable conductor a tierra' a la lancha.
- Ponga el contador de la bomba de abastecimiento de gasolina en cero antes de utilizarla.

2. DURANTE LA TOMA DE COMBUSTIBLE

- **Sujete el dispensador de combustible en todo momento.**
- **Contenga todo derrame antes de que se desborde.** Limpie inmediatamente usando el solvente adecuado o agua y jabón.
- Evite sobrellevar los tanques.

3. DESPUÉS DE TOMAR COMBUSTIBLE

- Cierre los tanques de combustible de la lancha.
- Inspeccione la sentina en busca de fugas, derrames o vapores de combustible.
- Ventile hasta disipar los vapores.
- Enrolle la manguera en su carrete.
- Desconecte y recoja el cable conductor a tierra de la lancha. (Solo aplica a lanchas del Servicio Acuático de Emergencias).
- **En caso de darse alguna fuga de combustible, notifique a su supervisor inmediatamente.**
- **En caso de darse algún derrame de combustible, llame inmediatamente al centro de Despacho de Emergencia al teléfono 276-3669, 276-3227, o 119 (Sector Pacífico), 443-7431 o 119 (Sector Atlántico) y notifique a su supervisor.**
- Asegúrese que el asistente de operaciones de lanchas y pasacables registre la cantidad de combustible abastecido en el formulario de registro Diario de Operaciones de Lancha." (Cfr. fs. 421-422 del antecedente de la ACP).

La investigación administrativa realizada por la ACP demostró que el trabajador no cumplió con los pasos a seguir para el abastecimiento de la lancha BAGRE, específicamente, durante y después de la toma de combustible, lo cual era su responsabilidad, tal como se dispone en el literal

a) del Capítulo 9 del Manual de Operadores de Lanchas a Motor y Marineros de Lanchas SCM-OPRT-09-001-OYM, con fecha efectiva del 21 de abril de 2016, arriba citado. En consecuencia, el operador de lanchas a motor ERIC ORIEL SÁNCHEZ no cumplió con esa instrucción válida por escrito que previamente le había sido impartida, conducta que plenamente se enmarca en la falta descrita en el literal c) del numeral 9 del artículo 167 del RAP de la ACP, esto es, “*No cumplir con un reglamento o instrucción válida escrita que haya sido impartida por una persona autorizada para ello*”.

En virtud de lo anterior, este Tribunal comparte la posición de la ACP, en el sentido que la árbitro incurrió en la interpretación errónea de la norma reglamentaria citada, al considerar que dicha falta, solamente se configura cuando, en la fecha en que se registren los hechos investigados, el trabajador recibe y desobedece una instrucción válida por escrito impartida por persona autorizada para ello; sin embargo, la disposición literalmente establece que la falta descrita también se configura por el incumplimiento de un reglamento o una instrucción por escrito anticipadamente dada, tal como ocurrió en este caso.

Deviene sin sustento estimar que, para que un trabajador dé cumplimiento a un reglamento o a un manual, el mismo, previamente, tenga que recibir una instrucción por escrito. Todo trabajador de la ACP está obligado al cumplimiento de la normativa legal y reglamentaria que rige el ejercicio de sus funciones, su desconocimiento no lo exime de responsabilidad.

Este criterio es cónsono con lo estipulado en el artículo 89 de la Ley Orgánica de la ACP, según el cual, “*Los funcionarios, los trabajadores de confianza y los trabajadores de la Autoridad, tienen la obligación de cumplir esta Ley y los reglamentos y, a la vez, la administración de la Autoridad tiene la responsabilidad de mantener el orden y la disciplina en el trabajo. A quienes no cumplan o se aparten de los estándares relativos a la conducta o al desempeño exigidos por la Ley o los reglamentos, se les aplicarán las sanciones correspondientes.*”

~~760~~
~~770~~

Hasta este punto de la presente resolución judicial, se han comprobado varios de los cargos de violación, por interpretación errónea de la Ley y los Reglamentos, que el recurrente le atribuye al Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022; concretamente, de los artículos 60 y 90 de la Ley Orgánica de la ACP, y el artículo 167, numeral 9, literal c) del RAP de la ACP. Por tal razón, se procederá a declarar la ilegalidad del mismo, no siendo necesario continuar con el examen del resto de las disposiciones aducidas como infringidas.

PARTE RESOLUTIVA

Por las consideraciones previamente expuestas, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley **DECLARA QUE ES NULO, POR ILEGAL**, el Laudo Arbitral fechado 3 de mayo de 2022, emitido por la árbitro LEXAIRA AROSEMENA AROSEMENA, dentro del proceso de arbitraje identificado como el Caso ARB 13/21, incoado por la organización sindical NATIONAL MARITIME UNION (NMU) contra la ACP, debido a la medida adversa de suspensión de 30 días sin pago impuesta al trabajador ERIC ORIEL SÁNCHEZ.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

MARÍA CRISTINA CHEN STANZIOLA
MAGISTRADA

CARLOS ALBERTO VÁSQUEZ REYES
MAGISTRADO

CECILIO CEDALISE RIQUELME
MAGISTRADO

LICDA. KATIA ROSAS
SECRETARIA DE LA SALA TERCERA

SALA III DE LA
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
NOTIFÍQUESE HOY 24 DE noviembre
DE 2025 A LAS 2:31 DE LA tarde
A Fiscalía de la Administración
FIRMA

