

Acta Sesión Ordinaria N° 5529 del Consejo Nacional de Salarios, San José, Barrio Tournón, Edificio Benjamín Núñez Vargas, celebrada a partir de las dieciséis horas con quince minutos del 07 de febrero del 2019, presidida por el señor Dennis Cabezas Badilla, con la asistencia de los/as siguientes Directores/as:

POR EL SECTOR ESTATAL: Luis Guillermo Fernández Valverde, Gilda Odette González Picado, Juan Diego Trejos Solórzano y Zulema Vargas Picado.

POR EL SECTOR LABORAL:, Dennis Cabezas Badilla, María Elena Rodríguez Samuels y Albania Céspedes Soto.

POR EL SECTOR EMPLEADOR: Rodrigo Antonio Grijalba Mata y Frank Cerdas Núñez.

DIRECTORES AUSENTES: Por el Sector Laboral: Edgar Morales Quesada y por el Sector Empleador: Marco Durante Calvo y Martín Calderón Chaves, con la debida justificación.

SECRETARIA: Isela Hernández Rodríguez

Orden del día:

1-Aprobación del Acta N° 5528-2019

2-Asuntos de la Presidencia

Oficio DF-OF-14-2019 del 31 de enero del 2019, suscrito por la Sra. Ana Yancy Fallas Prado, Directora Financiera del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, referido a la respuesta a oficio CNS-DSM-OF-2-2019, sobre el pago de dietas a los Sres/as Directores/as del Consejo Nacional de Salarios.

Audiencia Sector Laboral (Trabajadores Pilotos)

3- Asuntos de la Secretaría

Conferencia de Prensa (Divulgación cambios en el Decreto de Salarios Mínimos y otros)

4- Asuntos de los señores Directores/as

Se aprueba Orden del día

ARTÍCULO PRIMERO:

ACUERDO 1:

Se aprueba el Acta N° 5528-2019. Grabada en archivo Audio Actas/2019. Se abstiene el señor Director Rodrigo Antonio Grijalba Mata, por encontrarse ausente.

ARTÍCULO SEGUNDO:

Asuntos de la Presidencia

Punto N° 1

El señor presidente Dennis Cabezas Badilla, da inicio con la sesión. Manifiesta que se recibió el oficio DF-OF-14-2019 del 31 de enero del 2019, suscrito por la Sra. Ana Yancy Fallas Prado, Directora Financiera del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, mediante el cual brinda respuesta a oficio

CNS-DSM-OF-2-2019, sobre el pago de dietas a los Sres/as Directores/as del Consejo Nacional de Salarios.

Una vez, visto y analizado el contenido del oficio DF-OF-14-2019, en mención y dado que entre otros aspectos se señala que es un asunto de la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda, los señores Directores/as convienen en remitir la consulta a esa Dependencia, en los mismos términos, que fue consultado el tema, a la Dirección Financiera del Ministerio de Trabajo y Seguridad Sociales.

Punto N° 2

Audiencia a señores/as Pilotos: Luis Gabriel Méndez Arguello Diana Rivera Badilla, Ron Koutnik MManus, Juan Carlos Fallas Jara, Alejandro Ávila Harper y Andrey Jiménez Monge de SANSA, Ricardo Calderón Araya y Marlon Murillo Mejías de VOLARIS, Luis Miguel Montero Navarro Instructor de Vuelo de AEROFORMACIÓN y Luis Felipe Araya Rodríguez.

El señor Presidente Ad-Hoc Dennis Cabezas Badilla, da la bienvenida a los señores/a visitantes y manifiesta, que el fin de la convocatoria es escucharlos, que en detalle se refieran a las condiciones labores dentro de la profesión que desempeñan y como se desarrolla en el mercado laboral, considerando la solicitud de revisión salarial, recibida en este Consejo Nacional de Salarios y concede la palabra a los señores/as visitantes:

Inicia el señor Luis Gabriel Méndez Arguello y manifiesta:

“La aviación pasó por una crisis económica y empezó a decaer, no había trabajo. Los salarios se estancaron, inclusive bajaron mucho, pero me parece que el turismo empezó a volver a la normalidad y pienso que algunas empresas, porque creo que serían algunas exclusivamente se aprovecharon de la situación y se quedaron ahí, porque las empresas nuevas han tratado de ir con un salario pertinente a nuestras responsabilidades y esta se quiso quedar ahí como al propio de hace 10 años, alguien que tenía un puesto de copiloto gana 300 mil colones, más que yo hace 10 años cuando las cosas valían un montón menos.

Entonces creo que la mayoría estamos aquí por eso, porque queremos la ayuda de ustedes, para que se investigue esa situación y talvez que entre todos, ver esas cosas que pasaron, porque las otras van a normalizar los salarios, todo va volviendo a la normalidad, hay más trabajo, ahora cuesta menos posicionarse, yo después que me gradué pasaron 5 meses y ya estaba volando, talvez los compañeros pasaron 3, 4, 5 años, por esa misma situación por la misma crisis, más que todo por ahí sería mi punto de vista.

Lo que pasa, que es más complejo, hay varios puestos en aviación, muchos equipos, aviones y lo que creo personalmente y la mayoría de los compañeros que estamos aquí, es por la parte más baja del escalafón, porque esa parte baja se fue muy muy bajo, me refiero al copiloto de la aviación, el salario se fue muy abajo, un despachador que tiene menos responsabilidad y por un proceso que llevan están mucho más alto que nosotros, es una carrera en la que tienen que invertir un 10% de lo que invertimos nosotros, llevan la teoría que llevamos nosotros, pero no llevan las horas vuelo, entonces después de que ellos lograron su cometido, dijimos entonces porque nosotros no. Por eso creo que la mayoría estamos acá.

Ricardo Calderón Araya, piloto de Volaris: Yo tengo rato de estar acá en la aviación y en mi familia, si sumamos todo, creo que tenemos más de diez años de experiencia. Sí, yo he visto en estos últimos años, a través de los compañeros de la aviación local, que el tema del salario ha estado un poco complicado, viendo que hace diez años atrás eran bastante competitivos, hasta motivadores, para los muchachos estudiar, salir y graduarse rápido y relativamente recuperar toda la inversión que hicieron en la carrera y permitía un nivel de vida con su familia, bueno, tranquilo, acorde con las

responsabilidades que tenía en ese momento, pero de dieron situaciones con los administradores de las compañías prácticamente unos cinco años para acá y el salario 350 mil y estaba como un oficio no calificado. No sé, pero creo que la figura del salario de 350 mil, los patronos empezaron a ponerlo como el salario mínimo y así empezaron a acomodar a nuevas clases para todos los compañeros.

Relativamente como les digo, después de lo que invertimos en la carrera, prácticamente una de las más caras, aproximadamente en 35 y 40 mil dólares, sin los viáticos. Para la carrera no hay un tiempo fijado, porque depende de la capacidad que se tiene para pagarla, si tiene los 40 mil dólares, prácticamente en dos años puede sacar la carrera, relativamente rápido, pero el promedio en Costa Rica es 4 o 5 años. Después de eso, compañeros que se estén graduando y que les estén ofreciendo un salario de 350 mil no pueden, tienen que mantenerse en sus antiguos trabajos esperando que la situación mejore y puedan dedicarse de lleno a la profesión.

En mi caso, 12 años de estar trabajando y 7 años de haber logrado estar en una línea área internacional, el salario varía y es más tranquilo. Mientras el tema salarial no mejore los muchachos que quieran estudiar no lo van a hacer, porque el pago que inicialmente van a recibir no es atractivo. Aunque ahorita no hay pilotos, hay faltantes y muchos trabajan a nivel internacional, donde los salarios andan de 15 mil a 20 mil dólares, entonces es super atractivo migrar y buscar mejores puestos y no permanecer aquí en el país, por estas razones. Básicamente esta es la situación, que se ha estado presentando y agobiando desde hace un rato.

Otro visitante: Antes de trabajar en la empresa, que estoy muy bien, en la nueva compañía participé en el proceso, y cuando las pasé y me llamaron prácticamente a firmar contrato y veo el salario, en Sansa la oferta del salario que me estaban haciendo lo superaba el salario de un trabajador en una tienda y no acepté.

Es una carrera en la que nosotros tenemos riesgo, responsabilidad con los pasajeros y el costo de la carrera. Las habilidades pasamos por controles médicos, que, si el día de mañana se tiene una lesión en una mano, se trunca la carrera. Nosotros tenemos que tener un nivel de vida cuidándonos mucho, para no incapacitarnos porque dependemos de ese trabajo. Es un poquito ingrato este tema.

Otro visitante: Es un trabajo que no se puede combinar con otro, para poder agregar algo al salario que recibimos, además no se puede tener un descanso, hay que tomar en cuenta eso.

Otro visitante: La realidad de nosotros y que implica ser piloto en Costa Rica, es diferente un piloto tico a uno de Estados Unidos u otro país. En mi caso salí del colegio, empecé a estudiar aviación, se dura aproximadamente cuatro años. Un año, aproximadamente, en teoría y el resto haciendo horas vuelo. Es bastante caro, pero debido a la responsabilidad que el piloto tiene ninguna empresa es obvio que no va a contratarlo recién salido de la escuela, porque hay que hacer experiencia, lo que nosotros llamamos un estilo de pasantía, trabajar de gratis, por ahí uno hace experiencia aproximadamente dos años con labores inclusive de más aparte que volar y tomé experiencia para ingresar a la única empresa que había en ese momento, que es Sansa, que es como de las pocas que hay.

Existen otras, pero son bastante nuevas, entonces para nosotros entrar a Sansa es complicadísimo, porque ahora hasta visitas le hacen a uno a la casa, para ver el estilo de vida y saber que no ha dicho mentiras.

Por eso somos muchos representantes de Sansa, porque en su momento fue la única empresa, ahora hay otras, pero tal vez con otro estilo de trabajo, que les pagan mensualmente, diferente a Sansa.

Otra visitante: Para nosotros, nuestras horas de servicio, desde el momento que salimos de la casa hasta 30 minutos, que hacemos el último vuelo, entonces nosotros podemos pasar en el aeropuerto 10

o 12 horas, lo que la compañía necesite, y ellos tienen que respetar lo que rige la ley de nosotros, es OACI, que ni siquiera es una ley normal.

Si tenemos 12 horas de servicio, tienen que darnos cierto tiempo de descanso. Las 8 horas por día voladas, de servicio pueden ser 10 o 12 diarias, al otro día puede ser igual, dependiendo lo que la compañía necesite. Tenemos 8 horas de descanso obligatorias, técnicamente son interrumpidas.

Aquí hay mucha gente que entra en la madrugada, sale al medio día, al otro día entra en la tarde, es muy aleatorio y nos cuesta descansar. Hay una diferencia entre capitán y copiloto, todos somos comerciales, lo que cuenta en el momento, es la experiencia. Yo puedo tener en mi caso 1300 horas, mi compañero es capitán, pero los dos tenemos la misma licencia o acreditación, todos tenemos que pasar entrenamientos cada 6 meses, teoría cada 6 meses, todo es muy repetitivo, no se puede dejar de estudiar.

Nosotros no podemos autodespachar en estaciones afuera, en el Juan Santa María tenemos nuestro despachador de compañía. Salimos a hacer el vuelo a Tortuguero, Golfito, Puerto Jiménez y hacemos el peso-balance, entonces estas son cosas importantes que tienen que saber.

Además, tenemos que poner el combustible al avión, saber cuántos pasajeros podemos transportar, qué se puede transportar y qué no, así como revisar bastantes papeles a lo largo del día y es mucho bastante el llenado de documentos en el avión.

Diferencias salariales, no hay para las pilotas, pero si es un grupo muy reducido de mujeres. En la compañía hay una muchacha capitán y yo y creo que son 48 pilotos aproximadamente. Hay comentarios que las mujeres no sirven para nada, que no vuelan nada, pero es lo normal, no lo dicen todos, son unos pocos.

Trabajé en vuelos privados, sólo yo mujer con bastante persecución que había ahí, hasta que salí y duré 8 meses sin trabajo, hasta que entré a Sansa. Es una situación muy difícil, la única opción de nosotros es un Call Center, que nos paga más de lo que ganamos ahí, es menos responsabilidad y se tiene un horario fijo.

La responsabilidad es conjunta, tenemos dos términos: capitán y copiloto y piloto volando y piloto no volando, ambos tenemos experiencia, se toman las decisiones en conjunto. Nuestra obligación de copilotos, es poder regresar el avión a un lugar seguro, aun cuando ellos no estén en condiciones de asumir. Todos somos pilotos comerciales.

Se requieren de unos exámenes, que debemos hacerlos por cuenta de nosotros. La licencia no sirve de nada si no tenemos el certificado. Atrás de mi licencia, usted puede ver las habilitaciones que yo tengo, por ejemplo, si el avión pesa 14 mil libras, hay que pasar un examen, usted tiene que hacerlo, pasarlo y pagarlo, para que la compañía lo mantenga dentro de la planilla. Entonces nosotros tenemos que pagar el de transporte de pasajero, por el peso, para poder estar dentro de la compañía, de lo contrario chao y alguien más vendrá.

Otro visitante: Con lo dicho por la compañera, ustedes tendrán una percepción muy amplia y de las responsabilidades. Es importante señalar, que, aunque hay un escalafón, el capitán es el que toma la decisión final, esa es como la diferencia, entonces la diferencia entre piloto y copiloto, es que se respeta la última palabra del capitán, Pero los dos volamos, los dos hacemos papeleo. Es importante definir lo que es aviación ligera y pesada, la ligera aviones de menos de 12.500 libras, puede ser más riesgosa, zonas más pequeñas en geografía, prácticamente con equipos de una máquina, la pesada o aviación internacional, posee más maquinaria, más instrumentos, hay más responsabilidad en pasajeros, hasta de 160 pasajeros y la ligera de 10 pasajeros.

Las horas de servicio son 8 al día, 32 a la semana, 83 trimestrales y 250 semestrales; 80 horas de vuelo es poquito, en relación a las horas de servicio, después del vuelo retomamos a la base, a veces hasta 14 horas de servicio, porque el clima está pésimo. Tenemos una carrera que confían vidas en nuestras manos.

En aviación uno se gradúa y si no pasa las pruebas, la compañía le dice muchas gracias, puede retirarse. Nosotros estamos bajo una presión entre comillas, podemos ser muy capaces estudiando, pero es la parte técnica, nos evalúan cada 6 meses, se podría decir que nosotros tenemos nuestro trabajo asegurado cada 6 meses. Si el día de la evaluación por alguna razón, no está en las cualidades mentales, se pierde el trabajo.

Otro visitante: Normalmente, el salario del piloto, va a depender del tipo de avión que está operando, dependiendo del tipo de avión, de ahí el salario se puede ir incrementando. Hay aviación comercial (fumigadoras, cargas) y aviación corporativa (aviones privados), por ejemplo, en Costa Rica, la aviación agrícola y corporativa, tienen salario fijo, vuelen o no vuelen y relativamente son salarios bastante buenos, en la agrícola (fumigación) alrededor de 4 mil dólares. En la corporativa el primer oficial (piloto) y copilotos andan igual por 4 mil dólares. Un privado puede que ande en 7 u 8 mil dólares, salarios fijos. Pasajeros o carga, nos pagan un salario base más extras, con 60 horas de vuelo por lo general, a partir de la hora 60 o la 83, indistintamente, lo que volemos al mes, nos dan una extra por esas horas, esto ha sido lo tradicional.

La escala salarial, si el capitán gana el 100%, el copiloto 60% usualmente. Esto más o menos a niveles mundiales. Entonces con este conocimiento de cómo funcionan, los patronos en la parte de la aviación, si se hace un salario mínimo, es tanto para un piloto como para un copiloto y no estarían obligados a aplicar diferencia, entonces en caso de ascendernos a pilotos, cual va a ser el incentivo, aparte de la toma de decisiones que recae al final en el capitán, aunque al final gana más por un tema de responsabilidad, es la última autoridad en el avión, es responsable de todo (sobre la propiedad dañada en caso de accidente, por las personas etc). El copiloto también tiene responsabilidad, pero el que firma es el capitán y tiene la máxima responsabilidad.

Como criterio muy personal, se deberían definir dos posiciones a nivel de Ministerio, el copiloto de avión y un capitán, deberían ser las dos escalas que deberían quedar pactadas, que quede una base para cada posición. En Estados Unidos es por cada avión y después por capitán y copiloto y nuestro interés es defender por lo mínimo la aviación liviana. En cuanto a la exclusividad, todos la piden, pero no la pagan.

Debemos obtener el certificado, de la Dirección General de Aviación Civil, emitido por un médico autorizado por esa Dirección. La diferencia entre piloto y copiloto, es de experiencia.

Otro visitante: En Pavas (Aeropuerto), se tiene la modalidad de servicios profesionales, se paga por hora, no desde que se llega el aeropuerto, sino desde que el avión despega hasta que aterriza, todo el resto del tiempo por lo general queda por fuera, yo pago mi seguro y las demás cosas, porque el patrono no las asume. Además, por cada avión que vuela, debe tener su acreditación. En temporada mala no hay trabajo. Los feriados no existen, internacionalmente si reconocen los feriados del país”.

Una vez concluida la participación de los señores/a pilotos, los señores Directores/as, al igual que durante el curso de la misma, emitieron comentarios, observaciones y realizaron preguntas, que fueron atendidas por los invitados/a.

Además, el señor presidente Dennis Cabezas Badilla, indica a los señores pilotos/a, que el Consejo, como Órgano Técnico en materia salarial, al que corresponde atender la petición de revisión que presentaron, requiere contar con los insumos necesarios, para la toma de decisiones y al efecto, les solicita presenten a este Consejo, lo siguiente: Descripción detallada de los puestos de Piloto y

Copiloto, obligaciones tienen en el desempeño de los mismos, estudios académicos que deben realizar, para su formación, que requisitos les solicitan en las empresas para contratarlos, diferencias entre Piloto y Copiloto. De la ley OACI, detallar los puntos que les concierne a Pilotos y Copilotos, horas de servicio-jornadas, estudio de mercado laboral-salarial de las diferentes empresas a nivel regional e internacional, valor de los vuelos, cobros por vuelos promedio, salarios que perciben y aspiración salarial de Piloto y Copiloto desde la perspectiva de la realidad.

Sobre esta petición, indica el señor Cabezas Badilla, que para el plazo para aportar lo solicitado, consideren que este Consejo, va a recibir en las siguientes sesiones a personeros de la Dirección General de Aviación Civil, Escuelas de Formación de Pilotos, entre otros actores, por lo que, resultaría conveniente contar con esa información oportunamente.

Por último, agradece a los señores invitados, su atención y presencia a la convocatoria

Lo señores Directores/as, en ocasión a este mismo tema, convienen en instruir a la señora Isela Hernández Rodríguez, Secretaria de este Consejo, solicitar a la Caja Costarricense de Seguro Social y el Instituto Nacional de Seguros, los datos aseguramiento de Pilotos y Copilotos, sobre salarios bajo, medio y alto, y acuerdan:

ACUERDO 2:

Se acuerda por unanimidad, instruir a la señora Isela Hernández Rodríguez, Secretaria de este Consejo, solicitar a la Caja Costarricense de Seguro Social y al Instituto Nacional de Seguros, los datos de aseguramiento de Pilotos y Copilotos, sobre salarios bajo, medio y alto, lo anterior en ocasión a proceso de revisión salarial.

ARTÍCULO TERCERO:

Asuntos de la Secretaría:

Punto N° 1

La señora Isela Hernández Rodríguez, Secretaria de este Consejo, en relación al oficio DAJ-AER-OF-75-2018, del 5 de diciembre del 2018, de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, referente al artículo 7 del Decreto de Salarios Mínimos y en razón del cual, se tomó el acuerdo N° 3, en la Sesión N° 5527 del 21 de enero del 2019, de conformar una Comisión Técnica, con integrantes de los tres Sectores que representen el Consejo, en un proceso de revisión, de esas formas de pago establecidas en el citado artículo, para la cual cada Sector debe designar un representante y manifiesta que es en esta sesión, que debe conformarse la misma.

Los señores Directores/as, convienen en conformar una Comisión Técnica, para el proceso de revisión de las formas de pago del artículo 7 del Decreto de Salarios Mínimos, para la cual el Sector Estatal designa como representante a la señora Directora Zulema Vargas Picado, el Sector Estatal al señor Director Frank Cerdas Núñez, con colaboración del señor Director Marco Durante Calvo y el Sector Laboral Dennis Cabezas Badilla, con colaboración de los otros Directores/as del Sector, asimismo con apoyo del Departamento de Salarios Mínimos y acuerdan.

ACUERDO 3:

Se acuerda por unanimidad con la finalidad de atender solicitud recibida mediante oficio DAJ-AER-OF-75-2018, del 5 de diciembre del 2018, suscrito por la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; conformar una Comisión Técnica, para el proceso de revisión de las formas de pago del artículo 7 del Decreto de Salarios Mínimos, para la cual el Sector

Estatad designa como representante a la señora Directora Zulema Vargas Picado, el Sector Estatal al señor Director Frank Cerdas Núñez, con colaboración del señor Director Marco Durante Calvo y el Sector Laboral Dennis Cabezas Badilla, con colaboración de los otros Directores/as del Sector, asimismo con apoyo del Departamento de Salarios Mínimos

Punto N° 2

La señora Isela Hernández Rodríguez, Secretaria de este Consejo, trae a colación el tema de la Conferencia de Prensa, que concederá el Consejo Nacional de Salarios, para divulgar los cambios en el Decreto de Salarios Mínimos y otros temas de interés, que se hacen necesario sean divulgados a nivel nacional.

Los señores Directores/as comentan y convienen en establecer como fechas, para la realización de la misma, el 4 u 11 de marzo del 2019, debiendo confirmar su disposición en alguna de las dos, con el fin, de contar con la presencia de todos/as.

ARTÍCULO CUARTO:

Asuntos señores Directores/as: No hay

Finaliza la sesión a las dieciocho horas con diez minutos.

Dennis Cabezas Badilla
PRESIDENTE

Isela Hernández Rodríguez
SECRETARIA