

Acta Sesión Ordinaria N° 5530 del Consejo Nacional de Salarios, San José, Barrio Tournón, Edificio Benjamín Núñez Vargas, celebrada a partir de las dieciséis horas con quince minutos del 11 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 y Zulema Vargas Picado.

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

**POR EL SECTOR EMPLEADOR:** Rodrigo Antonio Grijalba Mata, Martín Calderón Chaves y Frank Cerdas Núñez.

**DIRECTORES AUSENTES:** Por el Sector Estatal: Juan Diego Trejos Solórzano y por el Sector Empleador: Marco Durante Calvo, con la debida justificación.

**SECRETARIA:** Isela Hernández Rodríguez

Orden del día:

1-Aprobación del Acta N° 5529-2019

2-Asuntos de la Presidencia

Audiencia del Instituto Aeronáutico Centroamericano (IACA), en ocasión del proceso de revisión salarial para los puestos de Pilotos y Copilotos.

3- Asuntos de la Secretaría

Conferencia de Prensa (Divulgación cambios en el Decreto de Salarios Mínimos y otros), fijación de fecha, 4 u 11 de marzo del 2019.

4- Asuntos de los señores Directores/as

Se aprueba Orden del día

### **ARTÍCULO PRIMERO:**

#### **ACUERDO 1:**

Se aprueba el Acta N° 5529-2019. Se abstienen los señores Directores Edgar Morales Quesada (Sector Laboral) y Martín Calderón Chaves (Sector Empleador), por encontrarse ausentes.

### **ARTÍCULO SEGUNDO:**

#### **Asuntos de la Presidencia**

#### **Punto N° 1**

Audiencia: Sres: José Daniel Campos Barrantes, Director de Operaciones y Maricruz Chaves Badilla, de la Gerencia General del Instituto Aeronáutico Centroamericano (IACA)

El señor Presidente Dennis Cabezas Badilla, da la bienvenida a los señores/a visitantes y agradece su presencia, manifiesta que la convocatoria por parte del Consejo Nacional de Salarios, obedece a una solicitud de revisión salarial de los señores Pilotos y Copilotos privados, que consideran que deben

tener una remuneración más alta de la que perciben. Continúa indicando, ya a ellos, los escuchamos aquí y plantearon una serie de situaciones, en relación con su situación laboral, especialmente la salarial. De ustedes, requerimos conocer el aspecto académico, las obligaciones, responsabilidades, entre otros, que rodean esta profesión, lo cual servirá de insumo, para la toma de decisiones por parte de este Consejo Nacional de Salarios, en la atención de la citada solicitud. Finalmente, concede la palabra a los señores/as visitantes:

Inicia el señor José Daniel Campos Barrantes y manifiesta:

“En la parte académica voy a explicar de que se trata, basado en la experiencia, yo tengo más de 10.000 mil horas de vuelo, en trabajo nacional, internacional, aquí y regional, como usted bien lo dice nosotros no estamos reconocidos, hablando feo somos operadores de equipo especial, eso es lo que tenemos titulado. A nivel internacional, el piloto raso, comercial, es como salir con un título universitario, cuando se saca una maestría, un posgrado es un enfoque directo en una de las materias.

La carrera se divide en metodología, mecánica, varios factores que se complementan con cualquier otra carrera. Cuando uno como piloto se especializa en alguna de esas materias, es cuando vamos avanzando, entonces sacamos una especialidad, pero aquí como no está reconocido, entonces no tenemos absolutamente nada, eso se ha prestado para que las empresas del sector privado se aprovechen y lo digo porque es incluso contrario a la ética de la empresa de nosotros, pero las empresas que es lo que dicen como no estás registrado académicamente, te dicen te pago tanto, o sea no tenemos un respaldo, para confrontar a una empresa, en cuanto a decir mi salario es mínimo, de acuerdo a mi grado, a mi estudio, eso es lo que pasa actualmente.

A nivel mundial, están la OACI y la FA, son las que certifican la aeronáutica, ellos certifican de acuerdo a los países, a la Dirección General de Aviación Civil, que es la que nos certifica a nosotros, tenemos que cumplir con todos los parámetros a nivel internacional, tanto lo básico como FA, lo que significa que la licencia de un piloto graduado en , puede volar aquí, en China, en cualquier lado pero con un certificado no académico, lo que significa que el Conesup a nosotros no nos reconoce, pero Aviación Civil, ahí es donde está el detalle.

Nosotros en Aviación Civil, tenemos el certificado 001, somos los primeros certificados a nivel nacional, 65 años. Yo pasé una experiencia, a mí me llamaron de una empresa en Australia, para ir a volar y yo me presenté, habíamos 10 y de todos yo fui el último en poder ingresar, porque yo no tenía un diploma que me certificara un nivel universitario, porque ellos piden lo que usted está diciendo, un reconocimiento académico para la toma de decisiones, procedimientos de seguridad para el cuidado de cien, doscientos, trescientos pasajeros que llevamos y aparte de eso tener la capacidad de resolver las necesidades, tanto de las aerolíneas como de los pasajeros, pero como yo no estaba titulado, solo tenía una licencia, quedé por fuera, eso lo cuento como experiencia, esto fue hace 5 años.

A raíz de eso, hace casi tres años, nosotros iniciamos el proceso de armar la curricula de la carrera, con la Universidad de Málaga, España, para poder presentar la consulta, la misma ya fue presentada y nos la devolvieron para hacer correcciones, nosotros primero transformamos la escuela en instituto, ahora estamos transformando el instituto en un parauniversitario, para poder obtener ese reconocimiento, llevamos casi tres años en esto, es muy lento, el país está fallando porque la carrera no es reconocida a nosotros lo que nos rige a nivel internacional, es el Master Rac. La Aviación Civil, para poderse certificar a nivel internacional CI, necesita que la carrera ya esté incorporada en el país, actualmente solo nosotros estamos en ese proceso y espero este año, poder terminarlo.

En cuanto a la parte salarial, el mercado a nivel internacional, yo no puedo hablar a nivel nacional. Bolivia es la economía más barata a nivel de Suramérica, el tipo de cambio de 8.60 al tipo de cambio de un dólar, entonces un piloto en una empresa como Sansa, gana como 3.500 dólares, que eso aquí el equivalente sería 5, 6 millones de colones y aquí lo que gana es 350.000 colones, estamos hablando

palabras mayores y totalmente de diferentes economías, que pasa, este piloto aquí debería ganar eso, pero como no estamos reconocidos no podemos optar por ese salario y hablando de una aerolínea local, sin hablarle de una internacional Volaris, Avianca, esa es la diferencia que tenemos nosotros, actualmente.

Por requisitos de Aviación Civil, en horas con un avión de un solo motor, hablamos de un mínimo de 150 horas de vuelo y de instrucción teórica son 120 horas por materia, son 180 horas en 9 meses, lo básico, para la licencia comercial, pero no acreditación. Para acreditarlo cada empresa o aerolínea, dependiendo del equipo que tenga, lo va a certificar de acuerdo al equipo, entonces eso implica un entrenamiento de más de 6 a 12 meses, en teoría y horas de vuelo. Entonces, al final de cuentas el estudiante para poder colocarse en una aerolínea, va a ocupar 250 horas de vuelo mínimo.

A nivel Centroamericano, es exactamente lo mismo, no estamos reconocidos, a nivel centroamericano no hay nadie que esté acreditado como piloto activo y ahí los salarios son igual que aquí, independiente si es piloto comercial de Avianca, Volaris o Sansa es la misma preparación, mismos requisitos, lo que va a variar es el entrenamiento de acuerdo al tipo de aeronave.

Las empresas fabricantes de esas naves, construyen el equipo para que sea volado por una persona, no por dos, por ejemplo en Sansa el piloto es el capitán, pero por procedimiento las empresas le colocan un copiloto, para que vayan dos y complementen, pero por ley las empresas no están obligadas a poner un copiloto, si lo ponen no les dan salario o muy poco y únicamente les certifican las horas para que vayan adquiriendo experiencia, las empresas no están obligadas a decir lo contrato y le pago tanto, si usted quiere vuela a la derecha, le certifico las horas pero no le pago, porque no va a cargo como el piloto. En Sansa el salario oscila en 300 mil colones para el Copiloto y 700 mil colones para el Piloto

Como mínimo y si se pudiera lo conveniente es ser Ingeniero Aeronáutico (Bachiller), es la carrera más apropiada, como complemento, ya que la licencia como piloto no me acredita. Las empresas daban gratis la acreditación, pero luego se iban a laborar al extranjero, porque les pagan más, ahora les dan el curso, pero deben firmar un contrato, que asegure el cobro del curso que les pagaron.

Independiente, si se es piloto o copiloto debe tener experiencia, tanto en teoría como en vuelo y la mide cada empresa, mientras tanto siguen siendo copilotos. Algunas empresas, además de la experiencia toman en cuenta, la proactividad de la persona, extracurriculares, entre otros, para valorar si es capitán. La hora vuelo está entre 180 y 220 dólares.

**Maricruz Chaves Badilla:** En la Escuela tenemos varias opciones, se ofrecen cursos regulares de 9 meses, 7 materias, con un costo de 1.215 dólares, que son las que requiere Aviación Civil. También cursos personalizados, donde el estudiante quiera y a la hora que quiera, teoría o práctica, depende la de parte económica del estudiante. En el personalizado en 6 meses, podrán concluir con todo, por 40 o 60 mil dólares.

Como la aviación no es reconocida, a la gente se le dificultad obtener crédito para estudiar, como por ejemplo de CONAPE, entonces la Escuela debe acoplarse a la situación económica del estudiante. Se ha tenido que abaratar los costos, para facilitar que nos ajustemos a las 7 materias, que pide Aviación Civil, sino perdemos estudiantes.

**José Daniel Campos Barrantes:** Actualmente hay dos Escuelas reconocidas por Aviación Civil, 3 con nombre y apellidos y dos muy buenas, las de nombre y apellidos, sino cuenta con 60.000 dólares, casi que tiene que buscar otra carrera.

De ahí, que optamos por la parte educativa, empecé con el programa para poder acreditarme como para universitario. El problema para acreditar, la carrera es el factor económico, porque para acreditar,

se debe invertir mucho, ejemplo en equipos de marca, que son muy caros, ninguna empresa va a invertir para dar clases.

**Maricruz Chaves Badilla:** La aviación es muy seria, al igual que la medicina, además de similar en costo, aproximadamente 40 mil dólares, también en ambas se trabaja con vidas humanas, muchas veces con 200 o más personas, en un solo vuelo. No es reconocida, muchas veces los estudiantes hacen gastos de más, hasta hipotecan la casa.

**José Daniel Campos Barrantes:** Como no es reconocida ni en Aviación Civil, los requisitos, son Título de Bachillerato, fotografía pasaporte y ser mayor de edad, no son muchos requisitos, inclusive si no se tiene el bachillerato, lo puede obtener después.

La señora Secretaria de este Consejo, consulta en concreto: Ustedes consideran que el salario de un piloto por el grado de responsabilidad y funciones que realiza debe ser igual al de un Despachador de Vuelos o a un Mecánico de Aviación.

Responde el señor Campos Barrantes: No considero que debe ser igual a un Despachador, porque el nivel de responsabilidad y preparación académica del Despachador es inferior, y no se compara con el grado de responsabilidad de un piloto. El Piloto está a cargo, de toda la tripulación del vuelo incluyendo al Despachador.

Respecto al mecánico de aviación, todavía tiene más responsabilidad y complejidad en la función, que podría decirse que se parece a la del Piloto, sin embargo; el Mecánico no tiene preparación académica certificada como Mecánico de Aviación. Por lo tanto, salarialmente debería el Piloto estar por encima de estos puestos”.

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

Por último, el señor Presidente Dennis Cabezas Badilla, nuevamente agradece a los señores invitados, su atención y presencia a la audiencia.

### **ARTÍCULO TERCERO:**

#### **Asuntos de la Secretaría:**

##### **Punto N° 1**

La señora Isela Hernández Rodríguez, Secretaria de este Consejo, en cuanto a 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, señala que se tiene pendiente de concretar, si se concedería el 4 o el 11 de marzo del 2019.

Los señores Directores/as, al respecto comentan que, entre los temas a tratar en la conferencia, se tiene el referido a los taxistas, sin embargo; considerando que actualmente se encuentra en trámite un proyecto de ley, que oficializaría y regularía otras aplicaciones de taxi, en este momento no resulta oportuno divulgar los cambios realizados en el Decreto de Salarios Mínimos a este puesto, por el eventual impacto que podría generar.

Al efecto, convienen en postergar la divulgación del tema de los taxistas y utilizar el espacio para la proyección del Consejo Nacional de Salarios. Además, en fijar como fecha para la realización de la

Conferencia de Prensa, el 11 de marzo del 2019 a las 3 p.m., e instruir a la señora Isela Hernández Rodríguez, Secretaria de este Consejo, para finiquitar los detalles al respecto.

**ARTÍCULO CUARTO:**

Asuntos señores Directores/as:

**Punto N° 1**

El señor Presidente Dennis Cabezas Badilla, trae a colación el tema de la asistencia de los señores Directores/as, a las sesiones de este Consejo Nacional de Salarios, señalando que debido a los temas tan complejos que se tienen agendados y algunos con plazos para atenderlos, como el Servicio Doméstico, la unificación de los apartados 1-A y 1-B del artículo 1, del Decreto de Salarios Mínimos, revisión salarial de los Pilotos y Copilotos, entre otros y que son considerados complejos, se hace necesario contar con al menos un representante por Sector en cada Sesión, por lo que, se solicita coordinar a lo interno de cada Sector, lo relacionado con la asistencia de sus integrantes, con la finalidad que se cuente con la participación activa, de todos los sectores, en la toma decisiones y acuerdos a tomar, máxime que algunos resultan relevantes.

Los señores Directores/as se dan por enterados.

Finaliza la sesión a las diecisiete horas cuarenta y cinco minutos.

Dennis Cabezas Badilla  
**PRESIDENTE**

Isela Hernández Rodríguez  
**SECRETARIA**