

Acta Sesión Extraordinaria N° 5532 del Consejo Nacional de Salarios. San José, Barrio Tournón, Edificio Benjamín Núñez Vargas, celebrada a partir de las dieciséis horas con quince minutos del 20 de febrero del 2019, presidida por la señora Gilda Odette González Picado, elegida por unanimidad, en ausencia del Señor Presidente Dennis Cabezas Badilla y Vicepresidente Martín Calderón Chaves, 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:** María Elena Rodríguez Samuels, Edgar Morales Quesada y Albania Céspedes Soto.

**POR EL SECTOR EMPLEADOR:** Frank Cerdas Núñez.

**DIRECTORES AUSENTES:** Por el Sector Estatal: Juan Diego Trejos Solórzano. Por el Sector Laboral: Dennis Cabezas Badilla y por el Sector Empleador: Rodrigo Antonio Grijalba Mata, Martín Calderón Chaves y Marco Durante Calvo, con la debida justificación.

**SECRETARIA:** Isela Hernández Rodríguez

Orden del día:

1-Asuntos de la Presidencia

Audiencia a Sector Empleador, con la finalidad de obtener insumos, para el proceso de revisión salarial, de los puestos de Pilotos y Copilotos.

2- Asuntos de la Secretaría

3- Asuntos de los señores Directores/as

Se aprueba Orden del día

**ARTÍCULO PRIMERO:**

**Asuntos de la Presidencia**

**Punto N° 1**

Audiencia: Sres: Alain Rojas Porras y Gabriela Mejía Monge (TACSA), Alexander Solano Gutiérrez (AEROBELL), Mario Zamora Barrientos (SANSA) y Carlos Zúñiga Jiménez (SMASA).

La señora Presidenta Gilda Odette González Picado, da la bienvenida a los señores invitados y manifiesta que es un placer contar con su presencia y que los insumos que aporten, serán de utilidad para este Consejo Nacional de Salarios, para la resolución de la solicitud de revisión salarial, de los señores Pilotos y Copilotos comerciales, privados. Requerimos de ustedes que nos indiquen todo lo referente a la parte salarial de estos trabajadores.

Por último, la señora González Picado, concede la palabra a los señores visitantes.

**Invitado:** Generalmente en el tema de pilotos, tenemos dos marcos regulatorios grandes que los rigen a nivel de la relación laboral, que existe en este momento. Primeramente, el marco laboral está fundamentado en el Código de Trabajo y el segundo tiene que ver con toda la legislación en aeronáutica, porque hay una serie de condiciones que la aeronáutica exige a nivel de jornadas laborales, que no van en detrimento de lo que dice el Código de Trabajo, pero que hace que las jornadas laborales de los pilotos sean atípicas a lo que normalmente estamos acostumbrados a ver en cualquier otro tipo de posición, porque tiene que ver con un tema de seguridad

Entonces pese a que nosotros tenemos trabajadores a nivel privado y público, también que están en jornadas de 8 horas, 6 días a la semana y que compete trabajar más de 200 horas al mes, un piloto no puede trabajar más de 200 horas porque la regulación de aeronáutica, indica que lo máximo que puede volar al mes son 100 horas, esto basados en parámetros a nivel internacional de seguridad aérea y por un tema obviamente de cansancio, o sea el piloto debe tener descansos adecuados, los cuales deben estar demostrados en sus programaciones de línea, para resguardar la seguridad aérea.

Esto porque ante un accidente, lo primero que se entra a averiguar es como estuvo el descanso del piloto, de aquí que estas regulaciones como empresa, nos mantienen súper atentos, en lo que se refiere a jornadas y lo que tiene que ver con los requisitos para contratar un piloto, esto como preámbulo.

Iniciamos con el proceso de contratación, básicamente un piloto debe tener más de 250 horas al menos en el caso de SANSa, para calificar como copiloto. Tenemos dos tipos de posiciones, o dos tipos de puesto, el capitán como tal, que tiene la responsabilidad del mando de la aeronave y el copiloto que es su mano derecha, el segundo a bordo, en caso que el piloto sufra, algún tipo de incapacidad toma el mando de la aeronave, esto de acuerdo a la posición.

Ahora en la ejecución operacional hablamos que piloto es piloto. El piloto puede operar la aeronave siempre bajo supervisión del capitán, El copiloto puede llevar el mando de la aeronave dependiendo de las circunstancias, pero siempre está la distinción de rangos y la responsabilidad que tiene. Para ser capitán se requiere gran cantidad de horas determinadas por la compañía y el RAC, además por los manuales de operación de la compañía, que están certificados por Aviación Civil, que indiquen en el caso de los pilotos, que están calificados para laborar con SANSА.

Para copiloto se necesitan 250 horas y 2000 para capitán, en experiencia en aeronave. En el caso de SANSА, por los equipos que operan, necesitan tener esas 2000 o 1500 horas y las licencias comerciales confirmadas, cumplidos esos requisitos son contratados y posteriormente entran al proceso de entrenamiento, con una primera fase por tierra, es ahí donde reciben toda la información de manuales de la aeronave, como opera la compañía, cuáles son las rutas, etc. Además, reciben curso, como el del tema del manejo de mercancía peligrosa, cargas etc.

Posteriormente, viene una segunda fase, la del simulador, que viene a ser la aeronave en un espacio protegido, en donde se enseñan maniobras en caso de emergencias. Después, de ese proceso de simulación, van al proceso de instrucción, con un instructor a bordo y básicamente las horas van a depender del tipo de piloto que tenemos.

El contrato con los pilotos, es por tiempo indefinido, con todos sus derechos a nivel legal laboral, con salario mensual, una vez al mes y el pago va a depender de la escala en que estén, son cuatro escalas. La primera, la que está sobre el salario mínimo establecido 392.000 colones, salario base de copiloto, después de ahí, conforme al cumplimiento de horas, van subiendo el salario base, hasta alcanzar las cuatro escalas de salario, para un total de 700.000 colones.

El capitán si arranca un poquito más alto, está en un 1.000.000 de colones de inicio, y en la cuarta escala llega a 1.500.000. Las escalas se van dando, por la cantidad de horas que van cumpliendo y desde los entrenamientos las van cumpliendo.

**Otro invitado:** Los exámenes médicos los paga la compañía. Los salarios arrancan en la categoría, más baja, está en 392.000 mil, del Trabajador Especializado Genérico, porque para ser y ganar como piloto, requerimos

requisitos mínimos de bachillerato de colegio, no es requisito para nosotros que sea un ingeniero, ni licenciado, en una carrera específica.

**Otro invitado:** El Ministerio de Trabajo, estableció muy alto el salario de un despachador de vuelo, y un piloto, está por encima de éste, se debe tomar en cuenta esto.

**Otro invitado:** Hay otras líneas en que el copiloto va y vuela y no le pagan, porque únicamente se lo permiten para que haga horas vuelo. La diferencia entre un capitán y un copiloto, es que este último en una aeronave no tiene que llevar el mando y siempre el capitán va a ser el de mayor rango, de más experiencia, con más horas vuelo.

Hoy día no ingresa nadie a la empresa, si no tiene contrato, sino a pasado las pruebas, y la parte de los entrenamientos. Nos estamos encontrando con deficiencias de muchachos con 250 horas vuelo, que no conocen equipos automatizados como los que nosotros tenemos, entonces tenemos que invertir demasiado en entrenamientos, para evitar la rotación, porque se están llevando mucho la mano de obra especializada en aviación.

**Otro invitado:** Los salarios que hemos mencionado son en Costa Rica. En el caso del copiloto que viene saliendo de la escuela, establecemos como salario base el mínimo, el especializado, porque como no se requiere una preparación técnica especial, el salario no va de acuerdo a su estudio; entonces estamos hablando de un Trabajador en Ocupación Calificada, como base, hay otros reconocimientos por producción que aumentan su salario.

La productividad se reconoce a los capitanes y es un incentivo por vuelo, que es un poco para apalear la competencia de afuera. Es a partir de la hora 60, en temporada alta y 50 en temporada baja, en definitiva, para retener personal, ese es el objetivo. Cuando el copiloto llega a la cuarta escala, se queda hasta que pueda ascender a piloto.

**Otro invitado:** Tenemos un salario base para copilotos de 320 y para pilotos 400, y por servicios profesionales, para un máximo de horas vuelo por trimestre para los copilotos y de 100 para piloto, por mes.

**Otro invitado:** La licencia es la llave, que se mantiene con un certificado médico, aprobado por un médico autorizado. Si quieren seguir con la licencia, tienen que seguir capacitándose, actualizándose. Si pierden la prueba del simulador, lo evaluamos nuevamente, para darle oportunidad y evitar la rotación, sin embargo; el contrato sigue valido, si este se debe terminar por

razones de enfermedad, se hace con responsabilidad o se reubica en caso que se pueda. También hay un bono, por pérdida de licencia.

Ante la pregunta concreta de uno de los señores directores, que si creen que los pilotos se pueden meter en una banda como Trabajador en Ocupación Especializada, con un salario mínimo con un salario de 392.623 colones, si o no? Unos responden si, otros no.

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, con el fin, con especial énfasis relacionadas con el salario y la forma de pago, lo que permite contar con un panorama más amplio, conforme a la exposición llevada a cabo.

La señora Presidenta Gilda Odette González Picado, manifiesta a los señores invitados, que sus aportes serán analizados conjuntamente, con la información brindada por los actores, que les antecieron ante este Consejo, en ocasión de la revisión salarial en mención, para la resolución del tema.

Por último, agradece nuevamente a los señores invitados, su atención a la convocatoria y por su asistencia.

### **ARTÍCULO TERCERO:**

**Asuntos de la Secretaría:**

### **ARTÍCULO CUARTO:**

**Asuntos señores directores/as:**

Finaliza la sesión a las diecisiete horas veinte minutos.

Gilda Odette González Picado  
**PRESIDENTA**

Isela Hernández Rodríguez  
**SECRETARIA**