

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

ACTA ORDINARIA N°5710 (22-2022)

Acta número cinco mil setecientos diez correspondiente a la sesión ordinaria celebrada por el Consejo Nacional de Salarios a las a las dieciséis horas con quince minutos del veintisiete de julio de dos mil veintidós. Esta se efectúa de manera presencial y se lleva a cabo en la sala de exministros del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. La misma es presidida por el señor, Dennis Cabezas Badilla, con la asistencia de los/as siguientes directores/as:

POR EL SECTOR ESTATAL: Sandra Mongalo Chan y Luis Fernando Salazar Alvarado.

POR EL SECTOR LABORAL: Edgar Morales Quesada, Dennis Cabezas Badilla y Dalis Yarima Ramírez Zamora.

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

DIRECTORES/AS AUSENTES: Eduardo Prado Zúñiga, Sandra Ríos Abarca, José Joaquín Arguedas Herrera y Marco Durante Calvo, con su debida justificación.

INVITADOS/AS: Señores, Roberto Montano, Luis Calderón Altamirano y Francisco Campos Campos, así como la señora, Martha Romero Chacón, todos/as representantes del Sindicato Nacional de Conductores (as) Especializados y Afines (SINACOESA).

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

CAPITULO I. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

ARTÍCULO 1: Revisión y aprobación del orden del día de la sesión N° 5710-2022

1. Aprobación de las actas N°5707 del 04 de julio de 2022, N° 5708 del 11 de julio de 2022 y N° 5709 del 20 de julio de 2022.

2. Asuntos de la Presidencia

- Audiencia al sector laboral en atención a la revisión salarial de los conductores de bus, específicamente a los señores Roberto Montano, Luis Calderón Altamirano y Francisco Campos Campos, así como la señora, Martha Romero Chacón, todos/as representantes del Sindicato Nacional de Conductores (as) Especializados y Afines (SINACOESA).

3. Asuntos de los/as señores/as directores/as.

- No hay.

4. Asuntos de la Secretaría

- No hay.

Tras la lectura del orden del día, el director, Frank Cerdas Núñez, solicita efectuar un minuto de silencio por el alma del hermano del director, Eduardo Prado Zúñiga. Acto seguido, se realiza el minuto de silencio.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Luego de ese minuto de silencio, el presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, instruye a la secretaria del mismo, Isela Hernández Rodríguez, para que elabore una nota de condolencia y se la remita al director, Eduardo Prado Zúñiga.

Seguidamente continúa con la sesión y somete a votación la aprobación del orden del día, por lo que los señores/as directores/as votan y convienen en su aprobación.

ACUERDO 1. Se aprueba, por unanimidad, el orden del día de la sesión N°5710-2022.

**ARTÍCULO 2. Lectura y aprobación de las actas N°5707 del 04 de julio de 2022,
N°5708 del 11 de julio de 2022 y N°5709 del 20 de julio de 2022.**

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, da la bienvenida al resto de los señores/as directores/as y somete a votación las actas N°5707 del 04 de julio de 2022, N°5708 del 11 de julio de 2022 y N°5709 del 20 de julio de 2022.

ACUERDO 2

Comentadas las actas e incluidas las observaciones, los señores/as directores/as convienen en aprobar las actas N°5707 del 04 de julio de 2022, N°5708 del 11 de julio de 2022 y N°5709 del 20 de julio de 2022.

Del acta N° 5707 se abstienen los directores Sandra Mongalo Chang, Dennis Cabezas Badilla y Edgar Morales Quesada, por estar ausentes durante la misma con su debida justificación. Del acta N° 5708 se abstienen los directores Antonio Grijalba Mata y Edgar Morales.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

CAPÍTULO III. ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO 3

Punto 1. Audiencia al sector laboral en atención a la revisión salarial de los conductores de bus, específicamente a los señores Roberto Montano, Luis Calderón Altamirano y Francisco Campos Campos, así como la señora, Martha Romero Chacón, todos/as representantes del Sindicato Nacional de Conductores (as) Especializados y Afines (SINACOESA).

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, autoriza a la secretaria del mismo, Isela Hernández Rodríguez, para que permita el ingreso de los representantes de los choferes de bus: señores/as Roberto Montano, Luis Calderón Altamirano, Francisco Campos Campos, y Martha Romero Chacón, todos/as miembros del Sindicato Nacional de Conductores (as) Especializados y Afines (SINACOESA).

La secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, da la bienvenida a las personas invitadas y les indica que este Órgano es el máximo organismo en materia de fijación salarial para el sector privado costarricense. También que se trata de una instancia tripartita que se reúne todos los lunes en el lugar o forma que este disponga. Asimismo, les manifiesta que esta audiencia se realiza para escuchar su posición en relación con la revisión de los salarios para los choferes de bus, y que el presidente del Consejo es el señor Dennis Cabezas Badilla, a quien cede la palabra.

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, da la bienvenida a las personas invitadas y solicita al resto de los señores/as directores/as presentarse para que los invitados/as los conozcan. Inmediatamente inicia la ronda de presentación, misma que comienza con la representación estatal, continúa con los miembros del sector patronal y finaliza con los representantes del sector laboral.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Luego los representantes de los choferes de bus se presentan y dicen ser: Roberto Montano, Martha Romero Chacón, Luis Calderón Altamirano y Francisco Campos Campos, todos miembros del Sindicato Nacional de Conductores (as) Especializados y Afines (SINACOESA).

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, reitera la bienvenida a las personas invitadas, comenta la naturaleza del Organismo y explica que esta instancia llegará a una decisión en torno al tema planteado tras escuchar las posiciones de las partes involucradas, incluyendo a los sectores patronal y estatal. Adicionalmente explica que este Consejo se encarga, exclusivamente, del tema de los salarios mínimos, pues temáticas laborales de otra índole se resuelven en instancias como la Inspección de Trabajo. Acto seguido cede la palabra al señor, Francisco Campos Campos, Secretario General de SINACOESA, con la finalidad de que él exponga la petición que tienen en relación con los salarios de los choferes de bus.

El señor, Francisco Campos Campos, agradece el espacio y procede a leer un documento en el cual se expone dicha solicitud. La misma se transcribe adjunta de manera textual para efectos de esta acta.

**SINDICATO NACIONAL DE CONDUCTORES ESPECIALIZADOS
Y AFINES (SINACOESA)
SOLICITUD DE ESTUDIO, ANTE EL CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS DE COSTA RICA
PARA LA RECALIFICACIÓN
DE NUESTROS PUESTOS COMO CHÓFERES**

Sras. y Sres. Integrantes del Consejo Nacional de Salarios, tengan una muy buena tarde, estamos aquí en representación de los choferes de autobuses, firmantes de nuestra nota y de los afiliados a nuestro Sindicato Sinacoesa.

Me voy a permitir dar lectura al documento que hemos trabajado para respaldar nuestra solicitud.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Les estamos solicitando a Ustedes una profunda revisión del puesto que se nos ha asignado en el Decreto de Salarios, emitidos por este Consejo; petición que pretendemos y solicitamos se convierta en un análisis objetivo, en el marco de un proceso de recalificación de dicho puesto.

Actualmente este puesto, asignado como trabajador especializado, tiene características laborales que lo determinan; no obstante, nuestros deberes y compromisos superan esa descripción, ponemos en su conocimiento algunas de las tareas y responsabilidades que se nos asignan en la realidad y que no encontramos definidas en la calificación que estamos cuestionando, entre esas tenemos:

1- Se nos demanda el operar rampas para el servicio a prestar a las personas con discapacidad impedidas de subir de otra forma al bus. Como se desprenderá de esta acción, lo importante y de una absoluta importancia es que la seguridad de esas personas, está en nuestras manos y que, ante cual circunstancia que se presente en ese tipo de acceso, tendremos sin lugar a dudas, grandes responsabilidades que enfrentar, pudiéndose llegar a tener que enfrentar procesos de tipo civil y penal. Para lo cual debemos abandonar el asiento de conductor y perder de vista el dinero recaudado. La unidad, nosotros o el usuario también corren riesgo en esa función que se nos asigna.

2- Se nos obliga en nuestras actuales funciones a garantizar que, los accesos de las personas adultas mayores, se justifiquen mediante la solicitud a estas personas de su documento de identidad, incluso de tomarles fotos en los buses que cuenten con cámaras de acceso y si no fotografiarlas con la cámara de nuestro teléfono celular, esto además del registro por escrito que debemos llevar. No es difícil de entender que esta obligación puede ser objetada por el principio de privacidad de las personas; puede esa información fotográfica ser utilizada indebidamente, cayendo en una violación al derecho de imagen y, por supuesto, tales responsabilidades nos serían, en primera instancia, reclamadas a nosotros y no a la empresa que nos lo exige.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

3- Se nos obliga a cobrar y cuidar el dinero recaudado, cayendo en una responsabilidad muy propia de un trabajador remesero, sin que a la fecha contemos con procesos propios a garantizarnos la máxima seguridad posible para los choferes en el ejercicio de tal función. Aquí el factor riesgo es de indiscutible dimensión y por tanto sujeto a una correspondiente valoración, misma que no aparece reflejada en la actual calificación que se nos da.

4- indicamos que, una responsabilidad actual en nuestros contratos de trabajo, de máxima calificación, invisibilizada en la actual calificación es la que nos hace responsables del buen estado y cuidado del bus que se nos asigna, responsabilidad que se extiende incluso hasta para cuando no estamos laborando en la misma; frente a cualquier daño que se presente en esa unidad, que no estuviera visibilizada a la hora de entregar tal unidad y luego cuando llegamos a sacar de nuevo la misma, más de una vez sucede que, alguien nota algún desperfecto en la misma, el costo de su reparación se nos endosa a nosotros.

5- Finalmente solicitamos que este Consejo Nacional de Salarios se manifieste sobre que si nuestro perfil ocupacional, en la categoría que actualmente se nos ha asignado, sobre la legalidad de la aplicación que nos hace la patronal del Artículo 143 del Código de Trabajo de nuestro País, esto con el fin de justificar el no pago de horas extras y basándose en la simple manifestación de que, como somos chóferes y andamos en la calle, supuestamente lejos de los ojos de nuestros superiores, no estamos supervisados. Esta manifestación patronal se contradice en forma absoluta con el sistema de control permanente que se nos aplica, por ejemplo tenemos que, en las zonas urbanas, existe un sistema de chequeo para verificar el paso de la unidad por determinado lugar en un momento dado, aparte de que tienen GPS, de obligado uso, lo cual produce que las unidades estén controladas en cuando a la ruta (posicionamiento de la unidad) y tienen control el 100% de su labor, sea esta urbana o provincial, e incluso nacional, y esto podría tenerse como una medio de control que deja en claro que estos trabajadores no puedan considerarse como trabajadores que laboran sin fiscalización superior inmediata, pues sí están siendo fiscalizados. Es interesante como la tecnología puede aplicarse, con una simple unidad con GPS, pasando estos

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

trabajadores a ser controlados minuto a minuto, lo cual le genera a el trabajador una carga emotiva, generadora de alto estrés al saber y sentirse controlado, en la ejecución de sus labores, en forma continua y permanente.

Podríamos seguir enumerando muchas otras situaciones, pero creemos que este Consejo y su Organismo el Departamento de Salarios, podrán determinar, dentro del estudio que se le hará a nuestra petición, algunas otras situaciones propias a este proceso y confrontarlas con el perfil de nuestra función ordinaria ya establecida.

Con esperanza y optimismo, esperamos que, su respuesta contenga todos los elementos objetivos y apegados a la legalidad, sobre todo referidos a los puntos 1, 2; 3; 4 y 5, expuestos en la presente manifestación.

El numeral 56 de la Carta Magna establece que el trabajo es un derecho-obligación del individuo con respecto de la sociedad y que es deber del Estado procurar ... e impedir que por causa de ella se establezcan condiciones que en alguna forma menoscaben la libertad o la dignidad del ser humano o degraden su trabajo a la condición de simple mercancía, y que también es obligación del Estado garantizar el derecho de libre elección de trabajo.

Es por esta razón que desde el año pasado iniciamos este proceso

Reiteramos la solicitud de gestión, trámite y de ser necesario cualquier estudio que pueda respaldar su criterio en respuesta a nuestra puntual solicitud.

Gracias por su atención y el valioso tiempo que nos han dado para presentar más claramente nuestra petición.

Atentamente
Francisco Campos Campos

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Francisco Campos Campos
Cédula 6 0146 0726
Secretario General SINACOESA

c/c
Central de Trabajadores Rerum Novarum.
Movimiento Sindical Unitario de Costa Rica.
Bloque Unitario Social y Sindical Costarricense BUSSCO.
Medios de comunicación.

Tras la lectura del anterior documento, el presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, abre un espacio para que el resto de los representantes de los choferes de bus se manifiesten en torno a su petitoria.

De seguido la señora, Martha Romero Chacón, toma la palabra e indica que los choferes de bus tienen jornadas laborales de hasta 14 horas diarias, que no tienen facilidades para hacer sus necesidades fisiológicas, que tienen que estar pendientes de las rutas y que las horas extras no se les paga. Según detalla la señora Romero Chacón, su trabajo se lleva a cabo bajo sol o la lluvia y siempre deben ofrecer una sonrisa a los usuarios.

El señor, Luis Calderón Altamirano, manifiesta que los choferes de autobuses tienen varios problemas: jornadas laborales de hasta 20 horas diarias (lo que, dice, es prohibido y muy peligroso); jornadas cortadas con lapsos en los cuales no pueden hacer nada porque están a disposición de la empresa pero tampoco se les paga ese tiempo; retiro de cédulas de personas adultas mayores y cobro a los choferes de la diferencia existente entre el reporte dado por el conductor y el registro establecido por la empresa (faltantes); carencia de debidos procesos; pago incorrecto de los feriados; cobro de las colisiones o choques en tractos diarios, del aguinaldo o las vacaciones,

La directora, Dalis Yarima Ramírez Zamora, pregunta ¿cuánto tiempo de experiencia debe tener una persona para poder conducir un autobús? ¿Si ellos toman foto a las cédulas de los adultos mayores que

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

hacen uso del servicio de autobús? y ¿Que si dentro de los faltantes que les cobran se toma en cuenta a los pasajeros que se detienen en las barras?

Los señores representantes de los choferes de bus señalan que desde 1993 a la fecha se contrata a cualquier persona que tenga las licencias B1 y C2, así como a nicaragüenses sin la documentación requerida. Ellos manifiestan que los conductores de bus no tienen forma de demostrar cuántas cédulas de adultos mayores se contabilizan diariamente y que, cuanto alguien se detiene en las barras, se lo cobran a los choferes. Esto último debido a que el tiempo de espera de las barras oscila entre los 3 y los 5 segundos, lo cual es un margen muy reducido en el caso de personas con discapacidad, por ejemplo.

El director, Martín Calderón Chaves, cuestiona acerca de la forma en la que se llevan a cabo los parones, es decir, los lapsos en los que los choferes no se conducen ninguna unidad de transporte. Además, si ellos han denunciado ante la Inspección de Trabajo las situaciones expuestas.

Los señores representantes de los conductores explican que los parones se llevan a cabo de manera progresiva a partir de la hora en la que inicia de la jornada laboral. Asimismo, que sí han denunciado las situaciones expuestas ante las instancias correspondientes y se preguntan si es justo recibir el pago que se les otorga por laborar 14 horas diarias, ser profesionales, y tener a su cargo la responsabilidad de transportar a cientos de personas por día. En ese sentido, dicen, el pago es importante porque, si se les pagara mejor, podrían trabajar menos tiempo para ganar los que se les cancela actualmente. Además, puntualizan, cuando las empresas les cobran los faltantes, obligan a los conductores a trabajar más horas para reponer esos dineros.

El director, Frank Cerdas Núñez, recuerda que en la propuesta presentada por los choferes de buses en diciembre del año pasado pidieron incrementar el salario de estos a ¢26.556 diarios. En ese sentido, dice, la propuesta planteada por los conductores de buses conlleva a que el salario mínimo de estos sea casi 100

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

mil colones más elevado que cualquier otro salario mínimo en Costa Rica. Por eso solicita que le indiquen ¿cuál es la justificación técnica para solicitar dicho incremento salarial? Además, que, ¿si con el incremento en el salario mínimo, se mejorarán las otras condiciones laborales señaladas por ellos?

Los señores representantes de los choferes de bus solicitan dejar sin efecto la nota presentada al Consejo Nacional de Salarios meses atrás, y piden que se valore solamente el documento presentado en esta sesión. Asimismo, dicen que el incremento salarial aminoraría las otras “irregularidades” y afirman que, si el salario fuera mejor, sobrarían los conductores de bus, puesto que muchos no quieren laborar en esta ocupación por lo que se paga y por el cobro de los faltantes. En ese sentido, reafirman, si hubiera un buen salario, las jornadas laborales se reducirían.

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, expresa que un salario grande o pequeño nunca va a eliminar las injusticias e indica que hay elementos expresados por los representantes de los conductores que son competencia de la Inspección de Trabajo. De igual forma, puntualizó que el Departamento de Salarios Mínimos. Según él lo entiende, realizará una valoración técnica del caso presentado por ellos para determinar, técnicamente, si hay que aumentar el salario de los choferes de bus. El manifiesta que en dicha valoración técnica se tomarán en cuenta los 4 elementos aportados en el documento que hoy presentaron los representantes de los choferes de bus: 1) operación de rampas, 2) toma de fotos de las cédulas de las personas adultas mayores, 3) recaudación de dinero y 4) cuidado de las unidades de transporte 24/7. De igual forma, sostiene que el Departamento de Salarios Mínimos estudiará si al perfil actual de los choferes de bus se les aplica el artículo 143 del Código de Trabajo. Seguidamente, pregunta a los representantes de bus si lo expuesto por él es lo que le están pidiendo al Consejo Nacional de Salarios. Estos contestan que sí.

El director, Antonio Grijalba Mata, solicita que le expliquen si todos los choferes son iguales o si existen diferencias entre estos. También que si las exigencias para los choferes varían de conformidad con la ruta

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

en la cual laboren (zona rural y metropolitana). Además, que amplíen la explicación sobre la peligrosidad en la conducción del autobús, la responsabilidad del chofer en torno a la unidad automotora asignada, y la forma en la que se le asigna un autobús a cada cual.

Los representantes de los choferes de bus responden y dicen que sí existen diferencias a partir de las rutas en las cuales laboren los conductores de bus. En ese sentido, dice que hacia las zonas rurales los recorridos pueden ser mayores y que en estas áreas el riesgo es menor porque no existen tantos automóviles circulando como en la capital. También aclara que entre los choferes no hay diferencias, porque la acción de manejar es la misma. Además, que la asignación de las unidades puede ser fija o que estas se cambien todos los días. También que la responsabilidad recae sobre el conductor porque él es quien conduce la unidad, para lo cual pone a responder su licencia. Asimismo, que en rutas largas los conductores duermen en cabinas pagadas por las empresas, pero que en otros casos los choferes duermen en los pisos de las unidades. Los señores representantes de los choferes de bus puntualizan en que cada ruta tiene sus riesgos y que su interés es que se valoren las funciones que se les asigna, incluyendo la de ser choferes cobradores. Por eso, sostienen, desean que se les revise el salario con base en todas las funciones que llevan a cabo y con base en su realidad laboral.

El director, Edgar Morales Quesada, asegura que los conductores tienen que aceptar ser explotados porque en Costa Rica el temor se utiliza para tener de esclavos a los trabajadores/as. También que, aunque él no es chofer de bus, es usuario del transporte de buses y ha visto la forma en la que estos son tratados. Según agrega, él desea saber si es un riesgo la posibilidad de que se produzca un asalto dentro de un autobús. En ese sentido, asegura que es necesario valorar las nuevas condiciones en las que laboran los choferes de bus, incluyendo los riesgos a los que se ven expuestos como el peligro de ser víctima de un asalto.

La directora, Sandra Mongalo Chang, reflexiona en torno a la situación laboral de los choferes de bus y dice que estos están expuestos a diversos tipos de riesgos, al cumplimiento de jornadas extenuantes que les

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

impide estar atentos a la posibilidad de sufrir accidentes y perder la vida porque recaudan dinero. Por lo anterior, aconseja a los representantes de los choferes de bus acudir al Consejo de Salud Ocupacional, e indica que este órgano puede emitir directrices dirigidas a los patronos por medio de las cuales se reduzcan algunos de los peligros expuestos. Además, manifiesta que, aunque estos puntos no competen al Consejo Nacional de Salarios, este órgano sí podría trasladar la documentación a las instancias competentes para que actúen de conformidad a la materia que le corresponda a cada cual. Por otra parte, la directora Mongalo Chang, solicita puntualizar las acciones que realizan en torno al manejo de las rampas.

El director, Martín Calderón Chaves, pregunta si los dueños de las empresas brindan protocolos a los choferes de bus en torno al manejo de las rampas, y si el tiempo que gastan en operarlas los afecta de alguna forma.

El director, Luis Fernando Salazar Alvarado, señala que es necesario establecer las diferencias existentes entre el perfil ocupacional actual de los choferes de bus en relación con las funciones que éstos llevan a cabo hoy en día.

El director, Antonio Grijalba Mata, pregunta si el efectivo que los choferes manejan se acumula durante toda la jornada o si estos hacen entregas periódicas.

Los representantes de los conductores dicen que su salario se ve afectado porque deben contratar servicios de transporte que los lleven de sus casas al trabajo y viceversa. Además, que deben apresurar el cumplimiento de la ruta para poder hacer uso de los servicios sanitarios. Y, en torno a la operación de las trampas, aseguran que su manejo se lleva a cabo fuera de la unidad de transporte, independientemente de que haga buen clima, llueva o truene. En ese sentido, detalla que la operación de las trampas incluye bajarlas, subir y asegurar al pasajero, subir la rampa y cerrar la puerta de acceso de esta al autobús.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

Adicionalmente, aseguran que, en esa labor, algunos choferes han perdido dedos de sus manos debido a que la rampa se los prensó porque estaban cansados, distraídos o con sueño.

Finalmente, los representantes de los choferes de bus agradecen al Consejo Nacional de Salarios por la audiencia concedida y expresan su esperanza de que se haga una profunda revisión de su salario con base en las funciones que actualmente llevan a cabo. También dicen que están expuestos a muchos riesgos producto de las largas jornadas de trabajo, la mala paga y lo mal que se alimentan durante su tiempo laboral. Además, que ellos son profesionales, tal y como se consigna en la licencia de conducir, donde se indica “chofer profesional”. Asimismo, que no es posible que vivan miserablemente trabajando tantas horas.

El presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, agradece a los representantes de los choferes de bus y les asegura que este Órgano estudiará su petición con la responsabilidad que lo caracteriza.

Seguidamente, los señores representantes de los conductores de buses se retiran de la sesión y esta continúa con la realización de una serie de comentarios por parte de los señores/as directores/as acerca de lo expuesto por estos, tales como la necesidad de valorar los puntos que no se encuentren en el actual perfil de estos trabajadores, así como el artículo 143 del Código de Trabajo.

Acto seguido, la secretaria de este Consejo, Isela Hernández Rodríguez, recibe instrucciones para construir el perfil ocupacional de los choferes de bus y ella indica que toma nota de dicha indicación.

Luego, el presidente de este Consejo, Dennis Cabezas Badilla, da por concluida la sesión.

CONSEJO NACIONAL DE SALARIOS

CAPITULO IV. ASUNTOS DE LOS/AS SEÑORES/AS DIRECTORES/AS

ARTÍCULO 4

No hay.

CAPÍTULO V. ASUNTOS DE LA SECRETARÍA

ARTÍCULO 5

No hay.

Al ser las dieciocho horas con diez minutos se levanta la sesión.

X

Dennis Cabezas Badilla
Presidente

X

Isela Henández Rodríguez
Secxretaria ejecutiva