

Acta Sesión Ordinaria N° 5531 del Consejo Nacional de Salarios. San José, Barrio Tournón, Edificio Benjamín Núñez Vargas, celebrada a partir de las dieciséis horas con quince minutos del 18 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: Frank Cerdas Núñez.

DIRECTORES AUSENTES: Por el Sector Estatal: Juan Diego Trejos Solórzano 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-Aprobación del Acta N° 5530-2019

2-Asuntos de la Presidencia

Audiencia a Dirección General de Aviación Civil, en ocasión del proceso de revisión salarial, de los puestos de Pilotos y Copilotos.

3- Asuntos de la Secretaría

Programación Operativa del Departamento de Salarios Mínimos, para el 2019.

4- Asuntos de los señores Directores/as

Se aprueba Orden del día

ARTÍCULO PRIMERO:

ACUERDO 1:

Se aprueba el Acta N° 5530-2019. Grabada en archivo Audio Actas/2019.

ARTÍCULO SEGUNDO:

Asuntos de la Presidencia

Punto N° 1

Audiencia: Sres: Guillermo Hoppe Pacheco, Director General, Álvaro Vargas Segura, Subdirector General y Freddy Gómez Fernández, Periodista, todos de la Dirección General de Aviación Civil.

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 comerciales, privados. Además, señala que ya este Consejo, escuchó a los señores pilotos y copilotos, así como a representantes de una Escuela de Aviación. Asimismo, indica que se les ha invitado, porque se requiere conocer de otros actores, del diario vivir para con esta profesión, como se maneja el mercado en este momento, entre otros aspectos, que deseen aportar, con el fin, que este Consejo, cuente con insumos suficientes, para atender la solicitud que le ocupa.

Por último, el señor Director Cabezas Badilla, concede la palabra a los señores visitantes.

Inicia el señor Guillermo Hoppe Pacheco y manifiesta:

“Tengo como 5 meses y medio de estar en la institución, mi compañero Álvaro si tiene más tiempo, tengo casi 30 años de ser piloto aviador y he tenido la gran oportunidad, también paralela a la aviación, de ser empresario, de tal manera, que he estado si se quiere en los dos lados de la moneda y es un placer estar acá y poner un granito de arena, en representación de todos mis colegas aviadores y también en función si se quiere de órgano fiscalizador, de la aviación en el país, entonces me parece importantísimo esta reunión y agradecemos muchísimo la apertura y el espacio.

Quiero comenzar, si se puede lanzando una interrogante, cuánto vale una vida humana, cuál es el valor de cada pasajero si se pudiera, ponerle un valor económico a cada usuario, a cada turista que se monta en una aeronave, con expectativas, con sueños, con necesidades, con diferentes razones para trasladarse de un punto a) a un punto b), y esa persona está confiando plenamente, en que las personas a cargo de esa aeronave, de la manipulación de esos controles de vuelo, están ampliamente capacitados, no solamente, desde el

punto de vista técnico, sino médico, emocionalmente, que tienen una capacidad de gestionar situaciones, que son administradores de su equipo de trabajo, de esa cabina, que tiene que estar pendiente de una serie de factores, que en muchos momentos se salen de las manos, como las condiciones meteorológicas, una amenaza eventual que se pueda presentar, como lo es una falla mecánica, en un momento determinado.

Tuve la oportunidad de trabajar para líneas aéreas, trabajé muchísimos años con Lacsá, Taca, estuve también con Copa, también he tenido la oportunidad de volar a nivel corporativo, estando a cargo de departamentos de aviación para varias empresas y yo siempre decía es algo interesante porque hay un vuelo específico, uno al año, donde uno tiene que utilizar absolutamente todos los recursos y es ahí donde exactamente uno demuestra o se le sale de forma inconsciente.

Porque dice que el 97%, de las decisiones que nosotros tomamos como seres humanos, están basadas en el subconsciente y parten de ahí, que creemos que conscientemente tomamos decisiones, pero esas decisiones van a estar fundamentadas en una serie de factores, que van muy de la mano con el aprendizaje y con la educación, con la formación que hemos tomado y en cada uno de los entrenamientos como pilotos aviadores, llevamos se va dando de la mano todo ese proceso de capacidad de reacción.

Entonces hay algunas situaciones que se dan y yo las he visto en cabina ante una emergencia, en donde ya uno reacciona y es el subconsciente, el que ya toma esa decisión, pero si no está la formación adecuada, o sea ha llevado ese proceso, difícilmente una persona en esas condiciones, va a poder tomar las decisiones en segundos y en esos segundos en manos de esa persona está la vida de un montón de pasajeros, entonces se tome o no se tome la decisión correcta en esos momentos todo radica en el entrenamiento y la formación que ese profesional tiene y ha tenido y ese entrenamiento involucra inversión y esa inversión es muy alta.

En promedio en Estados Unidos para darles algunas referencias, un aviador desde que inicia hasta que concluye su etapa de obtención de sus licencias aeronáuticas puede invertir aproximadamente 100 mil dólares, para estar listo para poder ser contratado, estamos hablando aproximadamente de 60 millones de colones. Aquí a nivel local difícilmente esto se puede llevar a cabo con menos de 20 millones de colones, entonces estamos hablando de que un profesional que en muchísimos casos tiene que endeudarse, para poder pagarse su formación sale listo para trabajar y en algunos momentos primero no

encuentra trabajo y en otros momentos el trabajo que le ofrecen es casi que por hambre en donde no se le toma en cuenta todo este proceso que ha llevado a cabo.

De tal manera, que en su naturaleza y sintetizando es una profesión que se aparta de otras profesiones que tienen salario especial o salario mínimo y que abarca una serie de competencias y habilidades que deben de mantenerse de forma regular, no es que ya se sana las licencias aeronáuticas y ahí paró sino que cada seis meses, cada año, dependiendo de la licencia que ese piloto tenga y para la aerolínea que trabaje o el tipo de aviación que lleva a cabo requiere primero de un examen médico profundo donde hay aspectos importantes que se valoran, ese examen médico es psicofísico y lo determina un médico designado por la Dirección General de Aviación Civil, ellos tienen que tener experiencia y tener certificaciones de medicina aeronáutica o aeroespacial, ese profesional es el encargado generalmente de darle el aval a ese piloto, a ese controlador aéreo o a ese mecánico para que él pueda tener vigente su licencia.

Adicional a eso, en el caso de las aerolíneas, cada seis meses los pilotos tienen que pasar por un proceso de evaluación, que involucra conocimientos teóricos, a través de exámenes escritos y prácticos, en donde tienen que pasar por simuladores de vuelo cuya cabina, es exactamente una réplica de la cabina de un avión, que ahora con la tecnología es capaz de replicar todo hasta el movimiento, con lo que se pueden visualizar, posibles emergencias, que se encuentren en una aeronave, desde fuego en los motores hasta la posibilidad de tener que aterrizar sin el tren de aterrizaje, una amenaza de bomba, o un secuestro de una aeronave.

Como pilotos y a ese nivel de líneas aéreas, hay un entrenamiento especial para todas esas áreas, seguridad de aviación, en manejo de mercancías peligrosas y en una serie de condiciones, por ejemplo, factores humanos es algo que se valora muchísimo, el comportamiento del cuerpo, ante ciertas situaciones de gravedades y hay una serie de factores interesantes. Entonces esta prueba cada seis meses, es la que va a arrojar si ese profesional, está capacitado para poder seguir desempeñándose en su función y el nivel de estrés que se vive es inevitable, porque ante cada prueba de estas siempre hay un nivel de estrés importante y altísimo, y si el salario de ese profesional, depende que pase las pruebas, entonces esto tiene una consecuencia directa, la salud por supuesto, hay un desgaste importante después de cada vuelo.

A veces hay un vuelo, donde se dice hoy me gane el salario, ese reto, el vuelo, el resto de los vuelos no es que sean exactamente retadores, sino que en una forma

planificada y con los procedimientos que están definidos, se da siempre bajo ese marco, de lo que está controlado, como pilotos entrenados estamos preparados para reaccionar. Entonces, estos son unos insumos importantes, que les podemos dejar, para que ustedes puedan ayudarse, a tener estas consideraciones a la hora de fijar un salario mínimo.

Retomando sus observaciones muy puntuales, hay un nivel de estrés importante, yo he sido testigo de casos como esos, que usted mencionó ahora, de un piloto que tiene que pasar por una situación dolorosa, de la pérdida de un familiar en una condición de un entrenamiento, donde no está ni siquiera a un 50% o 60%, de sus capacidades y aun así hace un esfuerzo, por salir adelante y son diferentes etapas, como eso tiene muchísimos filtros, se va quedando mucha gente en el camino, lamentablemente no todos los que anhelan volar terminan volando, porque además de los requisitos o competencias, que debe reunir y si ya las tiene paralelo a eso a nivel físico-mental, está el que yo podré pagarme mi profesión y en la gran mayoría de los casos no.

Por su parte, es difícil encontrar un seguro de pérdida de licencia, las que ofrecen algunas empresas aseguradoras, a nivel mundial es costoso y es optativo, de tal manera, que ante una situación médica ejemplo de un accidente con amputación de mano, que antes de eso podía estarse ganando 10 millones de colones al mes o lo que sea, ahí se acabó su profesión, entonces depende del acuerdo que tenga cada profesional, con la empresa en que labora. Si es el caso de una incapacidad, si el profesional está cubierto por la Caja, ahí si aplica la incapacidad, sin problema hasta que lo determine el médico, excepto situaciones especiales, como padecimiento cardíaco o diabetes en nivel no controlado, son situaciones que pueden dejar a un profesional completamente fuera.

Álvaro Vargas Segura: El tema de los pilotos es de decisiones rápidas, en segundos. Los documentos que lleva un piloto pesan 30 o 40 kilos, con información técnica e información de la compañía, que en cualquier momento él tiene que ocupar, cuando tiene una emergencia, debe tomar decisiones en fracciones de segundo.

El tema de entrenamiento son normas internacionales, básicamente del fabricante, quien establece algunos parámetros de entrenamiento y nosotros nos ajustamos a eso, la compañía certifica, nos presentan los entrenamientos a nosotros y los autorizamos y porqué cada 6 meses, porqué el piloto debe estar preparado ante una emergencia, además nos ven temas de la aeronave, esta

cambia, hay nueva tecnología, nuevos aviones, nuevos equipos, cada vez, que compran aviones tiene cosas nuevas.

Además, tiene que conocer procedimientos de la compañía, también procedimientos del aeropuerto, cada vez, que vuela a diferentes partes del mundo, tiene que conocer cómo funciona el aeropuerto, el espacio de vuelo.

No hay diferencia, entre un piloto y un copiloto, el entrenamiento que reciben es el mismo, hacen las mismas actividades, tiene que tener la misma responsabilidad, porque hay una figura, que se llama incapacidad de la tripulación, porque un piloto puede tener un desmayo y el copiloto tiene que tener la capacidad de volar el avión solo.

Cuando un piloto comercia, sale de la escuela no tiene experiencia, las que tiene son las 200, 250 horas que tiene para obtener su licencia, que le permitiría volar en un taxi aéreo, para llegar a capitán, tiene que tener licencia ATP, piloto de transporte de línea aérea, con al menos 1500 horas, para poder optar a esa posición de capitán, esa es entonces, la diferencia entre uno y otro la experiencia es el tiempo que pasa para ir acumulando, por mes, por año, para competir con los seguros de las compañías y para poder competir por una licencia mayor.

En cuanto a las escuelas de aviación, están registradas con nosotros, hay un reglamento que regula todo lo referente a transporte de pasajeros, hay normativa que regula actividad como tal. El tema de aviación, lo tenemos muy regulado y lo que tenemos aquí en los diferentes temas, es lo mismo que tienen en Europa, son muchos factores y la gente se ajusta a eso. Hemos tratado, de llevar el tema a lo profesional, hemos conversado con la tecnología, hay algunas escuelas que se han estado acercando a las universidades. La UACA, tenía la carrera Administración de Empresas, aeroportuarias la tecnología tiene otra carrera.

La idea es que todos se acerquen al Conesup, para poder llegar a ser profesionales. Tenemos una reunión, con la gente del Tecnológico, yo no le podría decir que nosotros tenemos una ruta, si ha habido un interés, también como los operadores de movernos a esa línea, aunque esto siempre esto ha sido más un tema de los operadores, de buscar esa profesionalización de la rama de la aviación.

Guillermo Hoppe Pacheco: Nosotros tenemos una ley general de Aviación Civil, que está bastante obsoleta, de 1973, como parte de las iniciativas si se tiene una hoja de ruta, para la reforma de esa ley general de aviación civil, entonces no se tiene una hoja de ruta para ver cómo se profesionaliza

específicamente la aviación, a partir de los entes regidores de la parte educativa, pero para ver como se hace una reforma de la ley, ahora si nosotros a partir de esa reforma podemos tener el acercamiento, con las partes involucradas en que esto pueda salir adelante, pues maravilloso y de hecho ya tenemos una comisión a nivel interno y también hemos tenido un acercamiento con señores diputados y diputados de la Asamblea Legislativa, para mencionarles la importancia de este proyecto y que hay muchísimo interés de llevarlo a cabo, ahí es donde podemos incluir mucho de esto.

Porque no se ha hecho antes, desconozco, yo tengo 6 meses de estar en la función y hay muchas cosas que se podrían mejorar y otras que se pueden tratar de abordar, sin embargo; a veces estamos atados de manos, específicamente a nivel de convenios internacionales, que están por encima de esa ley, como el de Chicago que fue firmado en 1944. Nosotros respondemos, si quiere como autoridad de Aviación Civil a la Organización de Aviación Civil Internacional, que es la OACI, tiene su sede en Montreal, Canadá, la cual regula y vigila la aviación mundial a través de 19 anexos, o capítulos diferentes, 19 áreas, procesos que tienen que ver con la parte comercial, técnica, mecánica, de factor humano, seguridad etc, etc.

Entonces nosotros, como país signatario de ese convenio de Chicago, tenemos por obligación cumplir con esa normativa, entonces nos regimos sobre lo que esos anexos indican. Lo que nosotros tenemos, en nuestra regulación y procedimientos, muchos pueden ser si se quiere adaptado a la aviación local, en alguna medida, porque lo permite la ley y los convenios; sin embargo, adaptamos la base de lo que establece, esa normativa mundial en aviación y partiendo de eso, es que vienen todas esas definiciones, si se quiere respondiendo a su pregunta y a las interrogantes de ustedes que son muy válidas.

Es que nos debemos primero a esa normativa internacional y basada en ella es que cuando una escuela, por ejemplo, un operador que quiera operar en el país se acerca a la Dirección General de Aviación Civil y nos dice yo tengo el capital y quiero montar una escuela de aviación, entonces como autoridad los orientamos y les decimos, que procesos tiene que seguir, son 5 fases y se deben cumplir todos los requisitos, con los manuales, procedimientos y otros que deben cumplir, es un proceso bien definido.

Nosotros definimos lo que cada una de estas empresas tiene en su manuales, si una escuela quiere tener 20 materias maravilloso, pero es iniciativa de las escuela porque quiere sobresalir, pero a nosotros lo que nos compete, es regular es lo que se requiere, ni menos ni más, es decir, básicamente eso y si no

levantamos ese estándar por un tema internacional, ya un tema a nivel local que digamos bueno si vamos a profesionalizar la carrera, vamos a tratar de buscar expertos que puedan hacer ese análisis comparativo, de las horas que se invierten en materias, estudio, exámenes, pruebas, conocimiento técnico para ver cómo podemos llegar poder encajarlo en alguna de estas áreas.

La diferencia entre un piloto y un copiloto es básicamente, es un término que ya no se utiliza porque todos son pilotos, es el capitán y primero oficial termino, de tal manera que ellos llevan el mismo entrenamiento. La diferencia es que ese capitán, tiene toda la responsabilidad de sus pasajeros, si el primer oficial comete un error, el que tiene que responder es el capitán, por un accidente también, de tal manera que él es el responsable legalmente y operacionalmente de esa aeronave y sus pasajeros, es la autoridad final, en eso momentos, sea local o internacional.

Entonces en el entrenamiento, que llevan para obtener una licencia no hay diferencia, en esa etapa inicial, es decir todos los pilotos que vuelan a nivel local, han pasado si se quiere por los mismos requisitos que nosotros como autoridad de Aviación Civil exigimos y tiene que cumplirlos. Depende si siguen volando en la posición de primer oficial o de capitán, bueno depende de las oportunidades que pueda tener, que pueda ser tomado en cuenta.

Ese piloto sale graduado de esa escuela de aviación y tiene que empezar por ver donde le dan trabajo, y si no le dan tiene que seguir sacando de su bolsillo, para poder mantenerse al día, por lo menos en horas de vuelo activamente.

Si hay una diferencia entre la aviación local y la internacional, es que son entrenamientos mucho más rigurosos y los entrenamientos y los requisitos son muchísimos más elevados, uno es tener la licencia de transporte aéreo, para la que se requieren 1500 horas de vuelo mínimo y 23 años de edad como mínimo.

Todas las aerolíneas, no van a poner a un capitán, que no tenga esta licencia, para los primeros afiliales, nos ha sido difícil a nosotros regular, cuando no existe un salario mínimo establecido, inclusive tenemos denuncias que les pagan menos de lo que les deben pagar, o me pagan por horas o en ni siquiera me pagan, más bien dé por pago que puede acompañar a algún piloto en esa ruta, son situaciones que se han dado a lo largo de la historia y como profesionales, hay que llevar comida a la casa, entonces algunos dicen es mejora ganarme 300 o 400 mil al mes, que no ganarme nada.

Nosotros podemos regular algunos aspectos, aseguramiento con la Caja, por ejemplo, pero no lo que deben pagar los operadores, no es realmente competencia nuestra.

Álvaro Vargas Segura: En el tema de diferencia de piloto y copiloto, es el tipo de aeronave, hay algunos que requieren piloto y copiloto, hay otros que nunca van a requerir copiloto, sobre todo aviones pequeños, y el capitán es el único responsable, pero el entrenamiento que han tenido es el mismo, en aviación comercial lo que cambia es el equipo. El papel de la Aresep, es básicamente en tarifas aeronáuticas.

Guillermo Hoppe Pacheco: En cuanto a los salarios a nosotros nos gusta usar un referente que es Estados Unidos y ahí el salario mínimo de un operador local, que se conoce en Estados Unidos como regionales o aerolíneas regionales, se gana mínimo 19 dólares por hora de vuelo, si sacamos promedio por año, es de alrededor de 70 mil dólares, según un estudio con diferentes operadores, que pagan desde 19 hasta 150 dólares la hora y pasándolo a colones sería desde 1 millón doscientos mil colones hasta 10 millones de colones al mes, dependiendo del rango, la experiencia y algunos otros factores. A nivel centroamericano, sería 20 dólares la hora, es lo que a nivel de región básicamente se está dando. Este estudio se dio a raíz de una queja, sobre que ganaba más un salonerero que un piloto.

Álvaro Vargas Segura: Nosotros tenemos el reglamento de licencias, viene ahí definido, tipo de licencia, exámenes médicos, la validez del examen, ahí viene toda la información y se puede encontrar en la página Web de Aviación Civil”.

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, de contar con un panorama más amplio, conforme a la exposición llevada a cabo.

Por último, el señor presidente Dennis Cabezas Badilla, agradece a los señores invitados, su atención a la convocatoria y por la asistencia.

ARTÍCULO TERCERO:

Asuntos de la Secretaría:

Punto N° 1

La señora Isela Hernández Rodríguez, secretaria de este Consejo, trae a colación el tema de la Programación Operativa del Departamento de Salarios Mínimos, señala que fue remitido oportunamente a los señores directores/as. Además, aduce que es la programación que se realizó como corresponde desde el año anterior, pero que se puede revisar y de ser necesario realizarle modificaciones.

Los señores directores /as comentan al respecto y convienen en retomar el tema para la sesión de la semana siguiente. Aunado, a que, si tienen observaciones, sean aportadas en la misma.

ARTÍCULO CUARTO:

Asuntos señores directores/as: No hay

Finaliza la sesión a las diecisiete horas cincuenta minutos.

Dennis Cabezas Badilla
PRESIDENTE

Isela Hernández Rodríguez
SECRETARIA