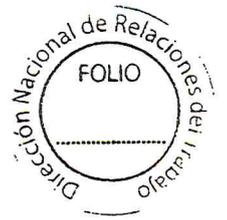


# CONVENIO COLECTIVO



## GENERALIDADES

---

### Artículo 1. PARTES INTERVINIENTES

Son partes del presente Convenio Colectivo de Trabajo, la Cámara de Armadores de Poteros Argentinos (C.A.P.A), representada en este acto por el Señor Guillermo de los Santos, en su carácter de presidente, y la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca (A.A.C.P y P.P) PG 1442, representada por Jorge Frías, en su carácter de Secretario General Nacional.

### Artículo 2. AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio Colectivo de Trabajo, será de aplicación para todo el personal de puente, que trabaja a bordo de buques pesqueros congeladores de pabellón nacional dedicados a la pesca de la especie calamar (buques denominados "poteros") con procesamiento a bordo, pertenecientes a las empresas asociadas a las Cámaras C.A.P.A y CA.Pe.CA, conforme el alcance de la representación de las Partes signatarias del presente Convenio.

### Artículo 3. PERIODO DE VIGENCIA

Este Convenio regirá por dos años, a partir del 1 de Enero de 2013 y hasta el 1 de Enero de 2015.

### Artículo 4. NORMAS APLICABLES

La relación de trabajo entre los tripulantes de puente y el propietario o armador del buque congelador "potero" con procesamiento a bordo, produzcan o no a bordo harina de pescado, se regirá por este Convenio Colectivo de Trabajo y por un Contrato de Ajuste, según 0. En defecto de previsiones en este Convenio y en las normas a las que él se remite, y en cuanto no pueda acudirse a la analogía, serán aplicables la ley de la navegación y las leyes laborales generales vigentes considerando las particularidades y especificidad de la actividad marítima.

### Artículo 5. EFECTOS DEL CONVENIO EN LAS RELACIONES LABORALES INDIVIDUALES

Las condiciones de trabajo y remuneraciones que se estipulen en los contratos individuales de ajuste no podrán ser inferiores a las fijadas en este Convenio y en las normas que lo complementan para la categoría o cargo del tripulante del que se trate.

ES COPIA FIEL

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. N° 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

## CONTRATACION DEL PERSONAL



### Artículo 6. SOLICITUD DE PERSONAL EXCEPCIÓN.

Con caracter excepcional, se admite que la empresa armadora pueda contratar personal de puente en forma directa, debiendo en tal caso comunicar tal circunstancia a la A.A.C.P. y P.P. dentro de los tres días hábiles inmediatos posteriores, a los efectos de la inclusión del tripulante en la Bolsa de Trabajo del Sindicato.

### Artículo 7. REVISACION MEDICA - NIVEL DE APTITUD

El Capitan, Piloto o Patron de pesca debera contar con la certificación de aptitud fisica otorgada por la autoridad de competencia Prefectura Naval Argentina.

### Artículo 8. CONTRATO DE AJUSTE

El Contrato de Ajuste individual, se ajustará al modelo que se establece como ANEXO 1 (contrato de ajuste). Se otorgará en dos ejemplares, uno de los cuales se destinará al Tripulante y el otro al Propietario y/o Armador. Este contrato podrá celebrarse por uno o más viajes o por una cantidad indeterminada de viajes; y se considerará anulado si el Tripulante no se enrolare para zarpar a realizar la marea de pesca por motivos personales, corriendo los gastos de traslado a su cuenta y no del armador.

## REGIMEN DE TRABAJO

### Artículo 9. TRASLADO DE PERSONAL

Cuando el embarque de un tripulante demandare su traslado a un puerto situado en localidad distinta de la de su primer contratación, el armador o propietario abonará todos los gastos, con comprobantes, que durante su normal desarrollo genere dicho traslado, por pasajes, manutención y cuando correspondiere, alojamiento. Las sumas de la presente disposición no serán computables para retenciones ni aportes.

En caso de desenrolamiento, se aplicará la misma regla para el traslado del tripulante hasta el lugar de su primera contratación, toda vez que el desenrolamiento obedezca a una decisión unilateral del armador.

En todos los casos, el tripulante viajará como pasajero. Cualquier decisión del armador que demore el traslado, ajena a la voluntad del tripulante, obligará a aquél a reconocer los correspondientes gastos de estadía, según categoría y cargo.

Cuando entre el lugar de la primer contratación y el de enrolamiento o desenrolamiento mediare una distancia de más de quinientos (500) kilómetros, en línea recta, el traslado será por vía aérea en los tramos en que exista línea regular disponible, y cuyas frecuencias no afecten la normal operación del buque.

En todos los casos el armador adelantará los fondos necesarios para el traslado hasta el puerto de la primer contratación, sin perjuicio de que si dichos gastos no fueren a su cargo, ó no se aportaren los respectivos comprobantes, podrá descontarlos de los haberes devengados por el tripulante.

### Artículo 10. PRESENTACION A BORDO

El armador y/o propietario, deberá comunicar fehacientemente al Capitan, Piloto o Patron la zarpada estimada con una anticipación de veinticuatro (24) horas, el armador o propietario podrá desembarcar en la forma correspondiente al tripulante que no se hubiere presentado sin causa justificada.



## **Artículo 11. PERSONAL DE PUENTE**

En cada viaje de pesca el buque llevará la cantidad de personal de puente necesario para su explotación conforme la legislación vigente.

## **JORNADA DE TRABAJO**

---

### **Artículo 12. JORNADA DE TRABAJO EN NAVEGACIÓN Y PESCA**

Atento a las características particulares, específicas y especiales del trabajo y la operatoria a bordo en la actividad pesquera, la jornada será competencia de lo que disponga el Capitán.

### **Artículo 13. SALARIO MENSUAL CONFORMADO EN NAVEGACIÓN**

Se establece el importe de U\$S 4.600 brutos o su equivalente en pesos conforme al mecanismo de liquidación de los salarios previsto en el Artículo 19, en concepto de salario mensual en navegación para la categoría de Capitán, abarcativo de todos los conceptos fijos y variables de la remuneración con la excepción de los francos, las vacaciones y el S.A.C

### **Artículo 14. ESCALA JERÁRQUICA**

Las partes aplicarán con carácter de escala jerárquica para las remuneraciones los siguientes porcentajes: Capitán 100%, 1º Oficial 78,26 % y 2º Oficial 62,61 %.

### **Artículo 15. BONIFICACIÓN POR TITULACIÓN**

El armador y/o propietario abonará al tripulante comprendido por el presente convenio, la suma de U\$S 140 netos o su equivalente en pesos conforme el mecanismo de liquidación de los salarios previsto en el Artículo 19, por cada mes cuando el mismo hubiere realizado como mínimo cinco (5) meses de la respectiva pesca o lo que dure esta.

### **Artículo 16. LIQUIDACIÓN DE HABERES**

El modo y lugar del pago de los haberes se efectuará de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.

Las remuneraciones salariales fijas, se deberán abonar mensualmente y dentro del término previsto por la ley.

El sueldo proporcional sobre producción, será percibido por el tripulante una vez finalizado el viaje y dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de haber terminado la descarga. Si la descarga no se hubiere concluido dentro de los ocho (8) días de haber arribado el buque al puerto de finalización del viaje, el cincuenta por ciento (50%) del sueldo proporcional sobre producción se abonará dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles subsiguientes.

Si el tripulante se desvinculase o fuese desvinculado por la empresa, deberá percibir las remuneraciones fijas y/o las derivadas de la producción, una vez finalizado el viaje y dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de haber concluido la descarga.

Si el tripulante desembarca o fuere desvinculado por la empresa sin haber completado el viaje, dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de su desenrolamiento, percibirá el sueldo proporcional por producción y/ los conceptos fijos, ajustándose aquel a la producción que al momento de la desvinculación o desembarco informe el Capitán en función de la carga elaborada hasta ese momento.

El tripulante que se enfermare o accidentare a bordo en navegación, continuará devengando su sueldo proporcional sobre producción y sueldo básico hasta ser desembarcado por tal causa en el puerto donde fuere necesario. Producido el desenrolamiento, el tripulante entrará a usufructar la licencia por enfermedad o accidente en los términos de este convenio y/o la Ley de Riesgos del Trabajo, según corresponda.

Los rubros salariales remuneratorios y no remuneratorios fijados en el presente convenio, funcionarán como salarios mínimos, pudiendo acordarse entre el trabajador y el armador, valores superiores para los mismos.

### **Artículo 17. PERDIDA DE EFECTOS PERSONALES**

Cuando como consecuencia de un siniestro a bordo o de un naufragio el tripulante pierda o sufra el deterioro de sus efectos personales y equipos, el armador o propietario deberá abonar el equivalente a cuatro (4) salarios mínimo vital y móvil, en concepto de indemnización única, total e integral por dichos daños, por una sola vez y a todos los damnificados. Esta indemnización será abonada junto con los sueldos correspondientes al mes durante el cual se haya producido el hecho.

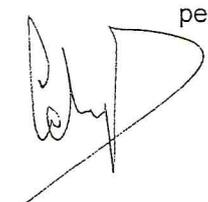
### **Artículo 18. RECIBO DE SUELDO**

Los recibos que instrumenten pagos de remuneraciones, deberán contener las menciones exigidas por la legislación laboral.

Recibos correspondientes a mareas: deberán discriminar claramente los conceptos pagados, tales como: básico de navegación (días e importe), sueldo proporcional por producción (importe, y, en planilla firmada anexa al recibo o en el texto de éste, detalle de las toneladas resultantes de la planilla de viaje), días de puertos, sumas abonadas en concepto de reintegro de gastos por ropa de trabajo, otras bonificaciones, descuentos por conceptos como anticipos, radiocomunicaciones, entreport y similares, descuentos legales obligatorios.

Otros pagos: los recibos que documenten pagos de licencias deberán indicar el número de días pagados. Si en recibos de mareas se abonaren francos, aguinaldo u otros conceptos salariales, deberán estar debidamente individualizados, indicándose el número de días pagados, si correspondiere.

Si el pago salarial se hiciera a través de depósito bancario a la orden del trabajador, o por mecanismo similar, la constancia de tal depósito resultará suficiente acreditación del pago y su percepción, con independencia de la suscripción material del recibo de sueldo.





### **Artículo 19. TIPO DE CAMBIO**

Para la liquidación de los salarios establecidos por el presente Convenio, se tomará la cotización del dolar transferencia, tipo comprador del Banco de la Nación Argentina, vigente al último día del mes calendario. En el caso de las liquidaciones de salarios realizadas a la finalización de la marea, se tomará la cotización vigente al primer día de la descarga.

### **Artículo 20. PILOTAJE**

Es pilotaje el viaje que efectúa un buque congelador entre un puerto y otro sin efectuar tareas de explotación pesquera, siempre que el mismo no sea continuación de un viaje de pesca, es decir, siempre que el buque efectúe un viaje de traslado para el cual la tripulación es ajustada en tal concepto. Deberá firmarse un contrato de ajuste especial para estos casos.

El tripulante percibirá la remuneración correspondiente en concepto de pilotaje, la que se establece en la suma de u\$s 210,80 o su equivalente en pesos conforme el mecanismo de liquidación de los salarios previsto en el Artículo 19, por día, debiéndose abonar como mínimo 5 días en cada pilotaje aunque este fuera de menor duración, pasados los 5 días este valor se incrementará en un 50%.

El armador deberá recurrir preferentemente a personal efectivo para realizar el viaje de pilotaje, debiendo el mismo ajustarse estrictamente a los términos de este artículo.

### **Artículo 21. VIAJES A PUERTOS EXTRANJEROS**

El personal comprendido en este Convenio, gozará de los beneficios previstos en concepto de divisas para los viajes al extranjero o viceversa, de acuerdo con los términos vigentes para el personal de la Marina Mercante conforme con sus respectivas categorías o cargos.

Si un buque comenzare su viaje de pesca en puerto extranjero durante la navegación desde la zarpada y hasta que inicie las operaciones de explotación pesquera, el tripulante percibirá las remuneraciones propias del pilotaje, considerando lo reglado en el Artículo 20 del presente.

Cuando un buque descargare su producción en un puerto extranjero, el tripulante percibirá divisas desde el momento en que el buque cese las operaciones de explotación pesquera y se dirija al puerto de descarga y durante su estadía en dicho puerto. El período de viaje desde el fin de la operación pesquera y hasta el arribo a puerto de descarga se abonará como pilotaje, según el Artículo 20 del presente.

### **Artículo 22. REMOLQUE – PERICIA NAVAL**

En caso de que el buque pesquero participase en una operación de remolque de otro buque, se abonará los salarios por servicio de asistencia y/o remolque a los tripulantes dentro de un período máximo de 90 días a partir de la fecha de realización de los servicios, conforme a lo dispuesto por la Ley de Navegación

## LICENCIAS

### Artículo 23. FRANCO COMPENSATORIOS

Por cada día de enrolamiento el tripulante devengará 0,52 (cero cincuenta y dos) día de franco compensatorio.

El valor del franco se conviene en una suma de U\$S 2990 brutos mensuales o su equivalente en pesos conforme el mecanismo de liquidación de los salarios previsto en el Artículo 19.

Los francos no podrán ser compensados en dinero, salvo el caso de desvinculación del tripulante, en que se abonarán como no gozados.

Para que se computen como gozados, los francos deben usufructuarse estando el tripulante desenrolado, por días completos, de 00:00 a 24:00 horas y en el puerto de su contratación.

El armador o propietario podrá otorgar los francos en un puerto que no sea el de la contratación del tripulante. En ese caso, no se computarán como francos gozados los días necesarios para el traslado.

Los haberes correspondientes a los francos serán abonados dentro de los seis (6) días hábiles posteriores a la terminación de la descarga. Cuando en el cómputo de francos compensatorios resultare una fracción de día, se redondeará la cantidad resultante a la unidad inmediata superior cuando dicha fracción sea igual a 0,5 o mayor.

Estando el buque en navegación, los días feriados nacionales se computaran, a los fines del devengamiento de francos compensatorios, con el coeficiente 0,52 por día, más un día completo. Cuando el buque esté en puerto se aplicará el mismo cómputo.

El tripulante por su voluntad podrá usufructuar sus francos compensatorios acumulados únicamente después de finalizado el período del contrato de ajuste firmado, salvo el personal designado para cubrir guardia de puerto, que deberá previamente concluirla. Si al finalizar el goce de los francos no pudiere ser reembarcado por ausencia de buque, no devengará ningún tipo de remuneración hasta su reembarco, sin perder por ello relación de dependencia con la empresa.

La empresa no estará obligada a conceder francos, vacaciones ni otras licencias cuando las mismas se soliciten durante la marea, éstas se otorgarán a la mayor brevedad posible al finalizar la misma. Tampoco tendrá esa obligación cuando las mismas se soliciten con menos de setenta y dos (72) horas antes de la zarpada.

Si los francos fueran concedidos por orden del armador o sean solicitados por el tripulante y en puerto distinto del de contratación, los gastos de traslado serán por cuenta del armador, de acuerdo a la categoría.

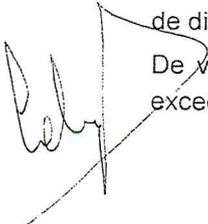
### Artículo 24. VACACIONES ANUALES

Los beneficiarios de este convenio gozarán de un descanso anual remunerado por los siguientes plazos:

De catorce (14) días corridos cuando su antigüedad en la empresa no exceda de cinco (5) años.

De veintiún (21) días corridos cuando su antigüedad, sea mayor de cinco (5) años y no exceda de diez (10).

De veintiocho (28) días corridos cuando su antigüedad sea mayor de diez (10) años y no exceda de los veinte (20).



De treinta y cinco (35) días corridos cuando su antigüedad sea mayor de veinte (20) años.

A estos efectos se computará la antigüedad que registrare el tripulante al treinta y uno (31) de diciembre del año al que correspondan las vacaciones

Para tener derecho a este beneficio, el tripulante deberá haber prestado servicios como mínimo la cantidad de ciento ochenta y un (181) días corridos en el año por el que le sean concedidas las vacaciones. Si no reuniere este tiempo mínimo, gozará de un período de descanso anual a razón de un (1) día de vacaciones por cada veinte (20) días corridos de prestación de servicios.

La licencia anual comenzará un día lunes o el siguiente hábil si el día lunes fuere feriado.

## **Artículo 25. LICENCIAS ESPECIALES**

El tripulante tendrá derecho a gozar de las siguientes licencias especiales :

Por nacimiento de hijo: 2 días hábiles.

Por matrimonio: 10 días hábiles.

Por fallecimiento del cónyuge o de persona con la cual conviviere en aparente matrimonio, o de padres, o de hijos: 3 días hábiles.

Para rendir todo tipo de examen, de obtención de títulos o patentes fijadas por la autoridad marítima, o de enseñanza media y universitaria, de acuerdo a la duración de los mismos y siempre que mantenga relación con la actividad considerando que resulta un beneficio también, para el armador. El beneficiario deberá acreditar ante el armador o el propietario haber rendido el examen mediante la presentación de un certificado expedido por la institución en la que curse estudios.

Las licencias especiales, excepto por matrimonio o para rendir exámenes, se usufructuará al regreso del viaje, si los acaecimientos motivantes de las mismas se produjeran durante la navegación del tripulante.

Las licencias especiales, excepto por matrimonio o para rendir exámenes, se usufructuará al regreso del viaje, si los acaecimientos motivantes de las mismas se produjeran durante la navegación del tripulante.

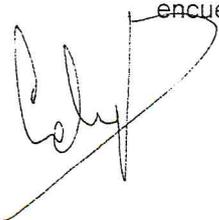
Las licencias especiales a las que alude el párrafo cuarto del presente artículo, deberán gozarse en el primer puerto de arribo del buque. En los demás casos, las licencias se otorgarán en el puerto de retorno habitual del buque.

Licencia especial para cursos de capacitación dictados por la Escuela Nacional de Pesca de acuerdo a su duración.

## **ENFERMEDADES- FALLECIMIENTO**

### **Artículo 26. LICENCIAS POR ENFERMEDAD Y ACCIDENTE INCULPABLE**

El personal amparado por este convenio que se enfermase o accidentare a bordo, tanto en navegación como en puerto, deberá ser asistido por el propietario o armador mientras se encuentre enrolado.



Todo beneficiario de este Convenio que por enfermedad o accidente inculpable estuviere impedido de trabajar, gozará de licencia con derecho a percibir remuneraciones durante un período de hasta tres (3) meses si su antigüedad en el servicio fuera de hasta cinco (5) años o de seis (6) meses si su antigüedad fuese mayor. Si tuviere cargas de familia, los períodos con percepción de remuneraciones serán de seis (6) meses con antigüedad de hasta cinco (5) años y de doce (12) meses con antigüedad mayor. La recidiva de enfermedades crónicas no será considerada enfermedad a estos efectos, salvo que se manifestare transcurridos dos (2) años desde la finalización del período de licencias pagas.

El tripulante percibirá los haberes que hubiere devengado, derivados de su trabajo normal, hasta el momento de iniciar su licencia por enfermedad.

La remuneración durante el período de licencia se determinara de la siguiente manera:

Se sumaran las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales correspondientes a los últimos seis (6) meses o fracción y dicho total se dividirá por la cantidad de períodos mensuales considerados. Los aumentos que ulteriormente se otorguen al personal embarcado, beneficiarán en la misma medida al que estuviere gozando de licencia por enfermedad o accidente.

En caso de que por una incapacidad derivada de una enfermedad o accidente inculpables se dispusiera el despido de un tripulante, este será acreedor de las indemnizaciones previstas en el Artículo 212 de la L.C.T.

## **Artículo 27. FALLECIMIENTO DEL TRIPULANTE ENROLADO-SINIESTROS**

Si un tripulante falleciere encontrándose enrolado, el armador o propietario agotará los recursos tendientes a que sus restos sean trasladados al puerto de su contratación o de retorno habitual del buque, condicionado a las reglamentaciones pertinentes, a que el deceso no sea consecuencia de una enfermedad infecto-contagiosa y el deseo expreso de su familiar más directo.

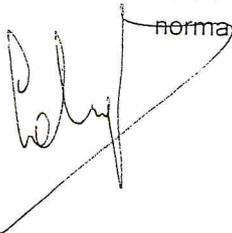
En estos casos el armador o propietario subsidiará los gastos del sepelio hasta un valor equivalente al de dos sueldos básicos de marinero de cubierta, salvo que el fallecimiento, hubiere obedecido a un accidente de trabajo, en cuyo caso tendrán aplicación las normas de la Ley de Riesgos de Trabajo, sobre el particular.

En caso de siniestros, el armador o propietario agotará los recursos tendientes a encontrar al personal; que hubiere desaparecido, siempre que a juicio de quien ejerza el comando del buque, ello no implique riesgos graves para la seguridad de la navegación.

## **SUSPENSIONES Y EXTINCION DE LA RELACION LABORAL**

### **Artículo 28. EFECTIVIDAD. INDEMNIZACIONES POR DESPIDO**

El personal beneficiario de este convenio, adquirirá efectividad en su empleo exclusivamente según el régimen del Art. 12º del Laudo 3/71, rigiéndose el régimen indemnizado por la Ley 20.744 y sus modificatorias, al cual se remiten las partes, y con exclusión de cualquier otra norma. Las condiciones indemnizatorias también se regirán por la citada norma.



## SEGURIDAD E HIGIENE

---

### Artículo 29. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

El armador o propietario será el responsable de las condiciones de navegabilidad y seguridad del buque, así como de ponerlo en buen estado de habitabilidad y mantenerlo realizando las reparaciones necesarias. Cada tripulante será responsable de la conservación de los elementos de a bordo que se encuentren a su cargo y del estado de las comodidades que ocupa y de las que se sirve, siendo su obligación impedir todos los deterioros evitables y que no resulten del buen uso y del transcurso del tiempo; obligación que de ser infringida, motivará las sanciones o cargos que correspondan. Asimismo y atento la vigencia de la Ley 24.557, el armador o propietario deberá dar a conocer el nombre de la A.R.T. en la cual afilió a la tripulación o si optó por autoasegurarse, Artículo 30 de la mencionada norma.

A todos sus efectos será de aplicación la ley específica vigente en la materia -Ley Riesgos de Trabajo.

### Artículo 30. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Todos los buques estarán equipados con los artefactos, instrumentos y demás elementos de pesca necesarios para la expedición y contarán con todos los elementos de seguridad y subsistencia para la vida humana en el mar, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes.

Los elementos de seguridad y trabajo existentes a bordo que no fueren entregados con cargo individual (casco, matafuegos, etc.), serán controlados periódicamente por el armador o propietario para reponer los deteriorados por el normal uso o el transcurso del tiempo. Quien provocare intencionalmente la falta o deterioro de tales elementos será sujeto de las sanciones que correspondan, sin perjuicio de que el armador deberá reponerlos o repararlos.

### Artículo 31. BOTIQUIN

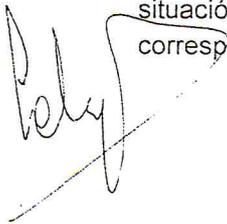
Cada buque contará con un botiquín y elementos sanitarios necesarios para la atención primaria del personal de abordaje y/o exigido por la autoridad marítima.

## SITUACIONES ESPECIALES

---

### Artículo 32. CAMBIO DE ACTIVIDAD DEL BUQUE

Si un buque pesquero congelador con procesamiento a bordo modificare su actividad específica y modalidad operativa, el armador o propietario deberá comunicarlo fehacientemente al tripulante y a la A.A.C.P. y P.P. con una anticipación de treinta (30) días. A fin de establecer las modalidades a que estará sujeto el personal en la nueva actividad y modalidad, cualquiera de las partes podrá convocar a la Comisión de Interpretación y Conciliación (Artículo 41 de este Convenio). El dictamen de esta Comisión será comunicado a los tripulantes, a fin de definir su situación de empleo, sin perjuicio de la aplicación del régimen indemnizatorio que pudiere corresponder.



## **APORTES Y CONTRIBUCIONES**



### **Artículo 33. CUOTA SINDICAL**

El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales del personal afiliado a la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patrones de Pesca, en calidad de agente de retención y en concepto de cuota sindical, el tres (3%) por ciento de las mismas y procederá a depositarlo dentro de los plazos resultantes de la legislación aplicable, en la cuenta corriente n° 151-86702/30 del Banco de la Nación Argentina, Sucursal Puerto, de la Ciudad de mar del Plata

Las copias de las boletas de depósito y nomina del personal y remuneraciones correspondientes a cada pago serán entregadas a la A.A.C.P. y P.P. en la forma y plazos determinados en las reglamentaciones aplicables.

### **Artículo 34. CONTRIBUCION SOLIDARIA**

En los términos de lo normado en el Artículo 37 de la ley 23.551 y el Artículo 9 de la ley 14.250, se establece una contribución solidaria a favor de la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patrones de Pesca y a cargo de cada uno de los trabajadores comprendidos en el presente Convenio, consistente en el aporte mensual de una suma equivalente al 2.5 % del total de la remuneración que les corresponda percibir a dichos trabajadores, el que deberá depositarse de igual modo que lo establecido en el Artículo 33 de este Convenio.

Quedan eximidos del pago aquellos trabajadores que se encontraren afiliados a la A.A.C.P. y P.P. y/o que denuncien otra entidad similar.

La Contribución Solidaria será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente Convenio, según lo indicado en el Artículo 3-

### **Artículo 35. OBRA SOCIAL.**

El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retención previsional del personal comprendido en este Convenio, los importes que de las leyes y reglamentos vigentes resulten corresponder en concepto de aportes del empleado para la Obra Social de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca (OSPESCA), las que juntamente con las contribuciones patronales respectivas, deberán depositarse dentro del término legal respectivo, con las modalidades que establezca la AFIP u organismo recaudador que lo reemplace. Las copias de boletas de depósito y nómina del personal y remuneraciones correspondientes a cada pago, serán entregados a la Obra Social en la forma y plazos resultantes de la reglamentación.

Lo expresado no obsta al derecho de libre elección de obra social, en los términos y condiciones de ley.

### **Artículo 36. APORTES Y CONTRIBUCIONES PREVISIONALES Y DE OBRA SOCIAL**

Se dará cumplimiento a las leyes y disposiciones vigentes relativas a los aportes y contribuciones previsionales y de obra social que afecten a los trabajadores en relación de dependencia y a sus empleadores.

### Artículo 37. CAPACITACION

El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la A.A.C.P y P.P, en la cuenta indicada en el artículo 33, la suma equivalente al 3% del salario normal y habitual por mes, hasta un máximo de U\$S 100,00 como suma total y única por trabajador comprendido en éste convenio, liquidado por mes, con destino a capacitación.

El aporte a la capacitacion será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente Convenio, según lo indicado en el Artículo 3.

### Artículo 38. ACCIÓN SOCIAL

El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la A.A.C.P y P.P, en una cuenta indicada en el Art. 33 dle presente, la suma equivalente al 3% del salario normal y habitual por mes, hasta un máximo de U\$S 100,00 como suma total y única por trabajador comprendido en este Convenio, liquidado por mes, cond estino a solventar cuestiones vinculadas a la ACCIÓN SOCIAL.

El aporte a la ACCIÓN SOCIAL será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente Convenio, según lo indicado en el Artículo 3.-

## SEGUIMIENTO - PENALIDADES Y EVALUACION

### Artículo 39. COMISION PERMANENTE

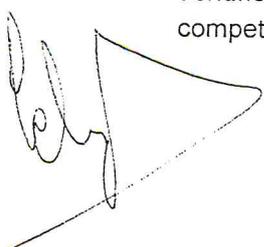
Queda automáticamente constituida una Comisión Permanente de Interpretación y Conciliación, integrada por hasta tres (3) representantes por cada una de las Partes signatarias, inicialmente conformada según detalle y orden prioritario que surge del encabezado del presente Convenio, pudiendose designar reemplazantes con las formalidades pertinentes, notificados ante la autoridad de aplicación y cuyas funciones serán:

Interpretar los alcances y significado de las normas de este Convenio y determinar en el corto plazo, valores porcentuales aplicable sobre lo producido.

Intervenir como instancia previa y obligatoria en todos los conflictos colectivos que se susciten entre las empresas y el personal comprendido en este convenio, para procurar soluciones que, respetando las normas legales y convencionales, concilian adecuadamente los intereses y derechos de las partes involucradas. Durante el plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la denuncia fehaciente del conflicto a esta Comisión, o las entidades firmantes (Asociación A.C.P. y P.P. y CAPA), materializada por escrito, las partes no podrán adoptar medidas de acción directa. Si pasado ese lapso no se hubiera alcanzado una justa composición de intereses, ambas partes se someterán al mecanismo de conciliación obligatoria que contempla la ley 14.786 ante la autoridad laboral nacional.-

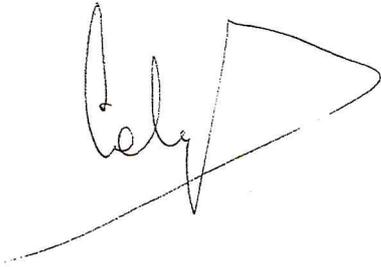
Reglamentar aquellas modalidades de artes de pesca no contempladas en el presente Convenio, a los fines de favorecer su incorporación.

La existencia y actuación de esta Comisión no impedirá a las partes involucradas formalizar las denuncias y demás actuaciones del caso ante las autoridades administrativas y judiciales competentes.



**Artículo 40. INNOVACIONES TECNOLOGICAS**

Las partes tendrán en cuenta las novedades tecnológicas significativas que se incorporen en los buques a fin de considerar las adecuaciones que puedan ser convenientes para ajustar el régimen del presente a dichas nuevas características de la explotación pesquera

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'L' followed by a cursive name, possibly 'Lopez', and a long horizontal stroke extending to the right.

## ANEXO I - CONTRATO DE AJUSTE

En ..... a los ..... días del mes de ..... de ..... entre el Sr. .... de nacionalidad ..... Libreta de Embarco N°....., CUIL N°..... domiciliado en ..... por una parte y en adelante denominado EL TRIPULANTE; y por la otra parte la Empresa ..... representada en este acto por ..... con domicilio en ..... en adelante el ARMADOR, celebran el presente CONTRATO DE AJUSTE que se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Este contrato se celebra por un viaje que efectuará el Buque ..... (MAT, .....), en el cual se extraerá, elaborará y congelará, las especies comerciales en las condiciones que el ARMADOR indique, en caso de que el tripulante se niegue a realizar el viaje, los gastos de traslado serán por exclusiva cuenta del mismo.

SEGUNDA: El Buque zarpará del puerto de ..... hará las escalas que señale el ARMADOR y finalizará el viaje en el puerto que este designe.

TERCERA: El tripulante embarca en calidad de ..... percibiendo para su categoría las remuneraciones y porcentaje que se indican en el CCT vigente.

CUARTA: El Buque se encuentra clasificado en la categoría de hasta ..... toneladas y se considerará que ha completado su carga cuando todas sus bodegas y entrepuentes estén ocupados con productos elaborados.

QUINTA: EL TRIPULANTE se obliga a mantener en perfectas condiciones de uso y conservación las dependencias que se le asignen a bordo, como asimismo el inventario a su cargo y el buque en general, sin perjuicio de las medidas que el ARMADOR pueda adoptar por su parte para asegurar el cumplimiento de dichas obligaciones.

SEXTA: A los efectos del cobro de haberes el TRIPULANTE designa como apoderado al Sr./a.....

SÉPTIMA: EL TRIPULANTE deja como beneficiario de su seguro de vida al Sr./a:....., designación que tendrá su vigencia hasta tanto el mismo no comunique su decisión de cambiar el beneficiario por escrito al ARMADOR.

OCTAVA: En conformidad se firman dos ejemplares del mismo tenor, en el lugar u fecha arriba indicados.

ES COPIA FIEL

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. N° 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

