

**56. 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.

**57. REMOLQUE**

En caso de que el buque pesquero participase en una operación de remolque de otro buque, se abonarán 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.

**58. PAZ SOCIAL**

La entidad gremial se compromete a respetar un período de paz social durante el plazo de vigencia del presente convenio, durante el cual se obliga a no adoptar medidas de fuerza o de acción directa de ninguna naturaleza, a excepción que sean planteadas por incumplimientos de las obligaciones laborales y salariales determinadas por el presente.

**59. CLAUSULA TRANSITORIA**

Habida cuenta de las modificaciones introducidas por el presente Convenio, las empresas que estén pagando similares o mayores valores en el total general, aunque con otros conceptos, tendrán un período máximo de 12 meses a efectos de adecuar su liquidación en un todo a los términos del presente Convenio Colectivo de Trabajo.

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

ES COPIA FIEL

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

**51. 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) o la que declare haber optado el titular, 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 nomina 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.

**52. 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.

**53. CAPACITACION**

El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la Entidad Gremial, en una cuenta específica, la suma de U\$S 32.50 (dolares treinta y dos con cincuenta centavos) por marea como suma total y única por Capitán u Oficial de puente perteneciente a la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca enrolado comprendido en este Convenio, con destino al mantenimiento de las CAPACITACIONES. La liquidación y pago será mensual.-

Se facilitará la contratación para aquellos tripulantes que cuenten con certificados emitidos por dicha ESCUELA.

Los cursos se coordinarán con la Prefectura Naval Argentina y la Armada Nacional.

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

**54. APOORTE ACCION SOCIAL**

El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la Entidad Gremial, en una cuenta específica, la suma de U\$S 32,50 (Dolares treinta y dos con cincuenta centavos) por marea, como suma total y única por Capitán u Oficial de puente perteneciente a la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca enrolado comprendido en este Convenio, con destino a solventar cuestiones vinculadas a la ACCIÓN SOCIAL.- La liquidación y pago será mensual.-

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

**SEGUIMIENTO - PENALIDADES Y EVALUACION**

**55. 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, 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.

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, 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.

Será considerada ilegal toda medida de fuerza que se adopte con prescindencia de lo acordado en el presente articulado.

11/18

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. Nº 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

ES COPIA FIEL  
JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. Nº 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

## SITUACIONES ESPECIALES

### 46. 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 al Sindicato 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 (54 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.

### 47. GRATIFICACION POR JUBILACION

Todo tripulante que se acoja a los beneficios de la jubilación ordinaria tendrá derecho a percibir de quien sea su empleador al momento de obtener el beneficio, una gratificación no remuneratoria según el siguiente régimen: 1. Hasta haber cumplido cinco años de antigüedad no será acreedor a gratificación alguna. 2. Si computare más de cinco y menos de diez años de antigüedad, percibirá cinco sueldos básicos correspondientes a la categoría convencional "capitan" según 175/75 presente convenio. 3. Si computare diez años de antigüedad y menos de quince, percibirá el doble ocho sueldos según el mismo procedimiento. 4. Si computare quince o más años de antigüedad, la gratificación tendrá el valor del doble de doce sueldos según dicho procedimiento.

Sólo se considerará a los fines de esta gratificación la antigüedad que ininterrumpidamente acumule el tripulante antes de su retiro; no computándose la derivada de períodos de relación de dependencia anteriores en la misma empresa que hubieren concluido por renuncia o despido.

En el caso de jubilación por invalidez, esta gratificación será absorbida, hasta su concurrencia, por cualquier indemnización o indemnizaciones que la empresa esté obligada a pagar al tripulante.

### 48. PERSONAL A ORDENES

El armador o propietario no podrá mantener a ningún tripulante por decisión empresaria, en situación de "a ordenes" por mas de noventa (90) días corridos, salvo que el tripulante diere su expresa conformidad o se permitiera por disposiciones emanadas de la Autoridad Pesquera y del Ministerio de Trabajo, situaciones en las que se prorrogará esta situación por sucesivos períodos adicionales de treinta (30) días corridos cada uno. Vencido estos plazos el armador deberá optar entre: 1. Reembarcar al tripulante o bien, 2. Desvincularlo, abonándole las indemnizaciones que pudieran corresponder.

## APORTES Y CONTRIBUCIONES

### 49. 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 y Patronos de Pesca, en calidad de agente de retención y en concepto de cuota sindical, el cuatro (4%) por ciento de las mismas y procederá a depositarlo dentro de los plazos resultantes de la legislación aplicable, en la cuenta bancaria que a tal fin fije la Entidad Sindical.-

Las copias de las boletas de depósito y nomina del personal y remuneraciones correspondientes a cada pago serán entregadas al Sindicato en la forma y plazos conforme los usos y costumbres.

### 50. 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 y Patronos 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 dos y medio (2,5 %) por ciento 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 46 de este Convenio.

Quedan eximidos del pago aquellos trabajadores que se encontraren afiliados a la entidad sindical 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.-

10/18

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

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

# SUSPENSIONES Y EXTINCION DE LA RELACION LABORAL

## 41. EFECTIVIDAD. INDEMNIZACIONES POR DESPIDO

El personal beneficiario de este convenio, adquirirá efectividad en su empleo exclusivamente según el régimen del Art. 12° del Laudo 3/71 (150 días enrolado, excluyendo francos). Las condiciones indemnizatorias se regirán por lo prescripto en la cláusula siguiente con las modificaciones en cuanto a los topes indemnizatorios resultan de la aplicación de la Ley de Contrato de Trabajo, salvo en lo relativo a suspensiones por causas económicas, que se regirán por el artículo siguiente.

Habida cuenta de la especificidad de la actividad pesquera, dentro del marco del art. 2 de la LCT, y considerando la particularidad en la liquidación de haberes del personal, y que se vincula con su situación de revista (embarcado, desembarcado, en franco, en puerto, en pilotaje, a ordenes, entre otras situaciones normales y habituales), y atendiendo de la importante incidencia de la producción en la determinación del haber salarial en navegación del tripulante, la variabilidad y aleatoriedad salarial, a los efectos de establecer la base de cálculo para la determinación de la mejor remuneración mensual, normal y habitual para el cálculo indemnizatorio por cese y sustitutivo del preaviso, se considerará el promedio por todo concepto de los últimos doce (12) meses o período inferior si no se hubiera completado aquel, con un mínimo en la base de calculo; que no podrá ser inferior al Salario Garantizado en Navegación.-

## 42. SUSPENSION POR CAUSAS ECONOMICAS

Las suspensiones debidas a falta o disminución de trabajo no imputables al armador o propietario así como a reparaciones por causas de fuerza mayor debidamente comprobadas, podrán extenderse hasta un máximo de setenta y cinco (75) días en el término de un año contado desde el comienzo de la primera suspensión, cualquiera fuere la causa de ésta.

En tales condiciones, las causas de falta o disminución del trabajo no imputable al armador o propietario, deberán ser fehacientemente probadas.-

Deberá comenzarse por el personal menos antiguo dentro de cada categoría, respecto del personal ingresado en el mismo semestre calendario; se respetará al más antiguo y al que tuviere más cargas de familia, aunque su fecha de ingreso dentro del semestre fuere posterior.

# SEGURIDAD E HIGIENE

## 43. 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, motivara 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 legislación.

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

## 44. 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.

## 45. BOTIQUIN

Cada buque contará con un botiquín y elementos sanitarios necesarios para la atención primaria del personal de a bordo.-

9/18

ES COPIA FIEL  
JUAN CARLOS CARRILLO  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. N° 3 - D.N.R.S.  
M.T.E. y S.S.

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

## ENFERMEDADES – ACCIDENTES INculpABLE - FALLECIMIENTO

### 38. LICENCIAS POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE INculpABLE

El personal amparado por este convenio que se enfermare 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 estuviera 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.

Durante el período de licencia por enfermedades y/o accidentes inculpables; habida cuenta de la especificidad de la actividad pesquera, dentro del marco del art. 2 de la LCT, y considerando la particularidad en la liquidación de haberes del personal, y que se vincula con su situación de revista (embarcado, desembarcado, en franco, en puerto, en pilotaje, a ordenes, entre otras situaciones normales y habituales), y atendiendo de la importante incidencia de la producción en la determinación del haber salarial en navegación del tripulante, la variabilidad y aleatoriedad salarial, a los efectos de establecer la base de cálculo para la determinación del salario por enfermedad y accidente inculpable, se tomará el promedio de los doce últimos meses de prestación de servicios; todo ello sobre la base que el salario que así se determine no podrá ser inferior a los salarios básicos que el trabajador hubiera de haber percibido según su estado de carpeta (navegación, ordenes, francos, puertos, etc) de no encontrarse padeciendo la enfermedad o accidente inculpable. En ningún caso el salario diario mensual por enfermedad podrá ser inferior al salario convenido para los francos.-

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.

### 39. 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.

### 40. SEGURO DE VIDA GREMIAL

Será obligación del armador o propietario contratar a su exclusivo cargo para todo el personal incluido en el presente convenio, un seguro de vida colectivo cuyo capital individual será el equivalente a veinte meses de sueldo básico de la categoría de capitán, por cada tripulante, por muerte natural o incapacidad absoluta y permanente. Si el armador o propietario no contratare o no mantuviere vigente la póliza, será propio asegurador y estarán a su cargo directo las indemnizaciones derivadas de este Artículo, debiendo liquidarlas dentro de los treinta días de ocurrido el hecho generador de su responsabilidad. El capital se duplicará si la muerte o incapacidad absoluta y permanente derivaren de un accidente de trabajo.

En caso de fallecimiento, serán acreedores de las indemnizaciones las personas a quienes haya designado beneficiario el tripulante en el contrato de ajuste, en defecto de esta designación sus derechohabientes, tal como están definidos en la Ley 24.241.

La contratación de este seguro no sustituye otras obligaciones del armador respecto del incapacitado o sus derechohabientes o beneficiarios, resultantes de otras normas legales, para el caso de incapacidad absoluta o muerte, excepto el seguro obligatorio Ley 16.517 siempre y cuando el monto de éste fuere inferior al del seguro aquí instituido.

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

ES COPIA FIEI  
JUAN CARLOS CARI  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. N° 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

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.

Durante el período de vacaciones el tripulante percibirá sus remuneraciones, calculadas de esta forma:

Se sumaran las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales correspondientes a los seis meses anteriores a aquel en que comience a gozar sus vacaciones, o la fracción menor de prestación de servicios que corresponda.

El total así obtenido, se dividirá por la cantidad de períodos mensuales considerados.

Establecido así el promedio mensual ganado, para establecer el valor diario de la licencia, se dividirá dicho valor mensual por el divisor veinticinco (25).

El tripulante tendrá derecho a solicitar el pago anticipado de las vacaciones.

Corresponderá al armador determinar las fechas entre las cuales el tripulante usufructuará las vacaciones; debiendo comunicar este período al beneficiario con no menos de quince (15) días corridos de anticipación.

### 35. LICENCIAS ESPECIALES

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

Por nacimiento de hijo: 2 días hábiles.

Por matrimonio: 10 días.

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

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, hasta un máximo de 10 días anuales y 2 por examen.

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 arribada 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.

### 36. DIAS FERIADOS

Se considerarán días feriados los siguientes : 1 de enero, 24 de marzo, viernes santo, 2 de abril, 1 de mayo, 25 de mayo, 20 de junio, 9 de julio, 17 de agosto, 12 de octubre, 8 de diciembre, 25 de diciembre, y 29 de diciembre (día del pescador), así como todos aquellos que establezcan las autoridades nacionales con carácter de feriado nacional obligatorio.

### 37. SUELDO ANUAL COMPLEMENTARIO

Habida cuenta de la especificidad de la actividad pesquera, dentro del marco del art. 2 de la LCT, y considerando la particularidad en la liquidación de haberes del personal, y que se vincula con su situación de revista (embarcado, desembarcado, en franco, en puerto, en pilotaje, a ordenes, entre otras situaciones normales y habituales), y atendiendo de la importante incidencia de la producción en la determinación del haber salarial en navegación del tripulante, la variabilidad y aleatoriedad salarial, a los efectos de establecer la base de cálculo para la determinación del SAC, se considerará el promedio de lo percibido por todo concepto del semestre, determinándose que la liquidación final del SAC no podrá ser inferior, por semestre, al cincuenta por ciento (50%) del Salario Garantizado en Navegación.-

7/18

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

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

Si se tratare de aumentos fijos o porcentuales, dichos montos se incrementarán al sueldo básico (y proporcionalmente al adicional art. 22) a todos los efectos.

Los incrementos otorgados por este Convenio absorben hasta su concurrencia todos aquellos beneficios que pudieran estar otorgando las empresas armadoras de buques pesqueros congeladores, cualquiera sea su modalidad o denominación, sin disminuir la remuneración global por todo concepto que se encuentren percibiendo a la fecha, de acuerdo a las producciones de cada marea.

Los valores salariales contemplados en el presente acuerdo contemplan, alcanzan e incluyen los aumentos remunerativos y no remunerativos determinados por el Poder Ejecutivo hasta el presente; y el aumento proporcional del salario integral, absorberá hasta su concurrencia los futuros aumentos de cualquier naturaleza que disponga el Estado Nacional por cualquier mecanismo, esté ello contemplado o no en la normativa respectiva.-

## 32. FALTA DE COCINA

Estando el buque en puerto, el armador o propietario deberá proveer la alimentación a bordo para todo el personal que se encuentre a bordo. Si se careciere de servicio de comida, se deberá abonar a cada tripulante en concepto de manutención, una suma diaria de acuerdo a su jerarquía no siendo computable para retenciones ni aportes.

Cuando el armador o propietario suministre manutención apropiadamente, en ningún caso el tripulante tendrá derecho a compensación por este servicio.

## LICENCIAS

### 33. FRANCO COMPENSATORIOS

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

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 surgen del Anexo V y 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 (36 del presente Convenio) 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 que usufructuare francos compensatorios por voluntad del armador y que al finalizar el goce de los que tenía acumulados no pueda ser reembarcado por ausencia del buque, tendrá derecho a la percepción de haberes como personal a órdenes, los cuales se le liquidarán según lo estipulado en el Anexo V hasta el momento de su reembarco.

El tripulante por su voluntad podrá usufructuar sus francos compensatorios acumulados únicamente después de finalizado el periodo 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 del 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 otorgaran 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. Cuando los francos sean solicitados por el tripulante, su traslado será por cuenta de éste, y en los términos y condiciones del art. 8 del presente.

### 34. 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)

El tripulante que se enfermase o accidentare a bordo en navegación, continuará devengando su sueldo proporcional sobre producción, sueldo básico y adicional Art.22 hasta ser desembarcado por tal causa en el puerto donde fuere necesario. Producido el desenrolamiento, el tripulante entrará a usufructuar 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.

## 27. 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 dos (2) sueldos básicos mensuales de navegación, 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.

## 28. RECIBOS DE SUELDO

Los recibos que instrumenten pagos de remuneraciones, deberán contener las menciones exigidas por la legislación laboral y sujetarse a las siguientes reglas:

Recibos correspondientes a mareas: deberán discriminar claramente los conceptos pagados, tales como: básico de navegación (días e importe), adicional art. 23 (importe), adicional antigüedad, adicional especial por producción (importe); días de puertos, 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, órdenes, 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.-

## 29. 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.

La remuneración consistirá como mínimo en el quintuplo de cinco días del sueldo asegurado en navegación para el viaje, pasados los 5 días 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.

## 30. 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.

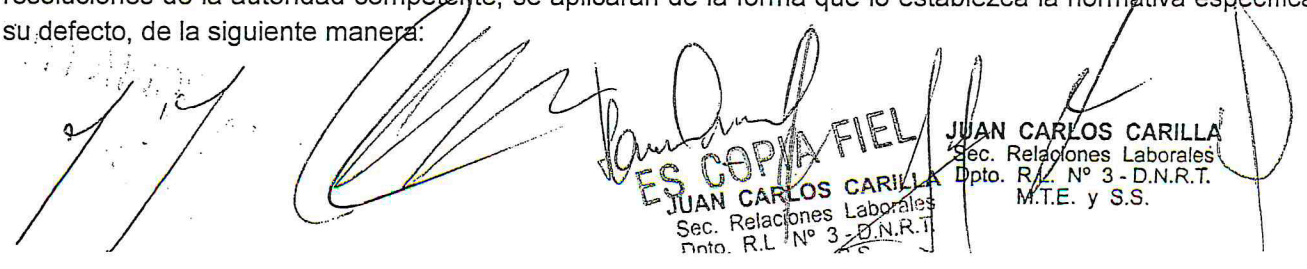
Cuando un buque descargare su producción en un puerto extranjero, el tripulante percibirá divisas desde el momento en que el buque cese las operaciones de explotación pesquera y se dirija al puerto de descarga y durante su estadía en dicho puerto. El período de viaje desde el fin de la operación pesquera y hasta el arribo a puerto de descarga se abonará como pilotaje, según el art. 30 del presente.

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 30 del presente.

A los fines de este artículo, el puerto de Montevideo será considerado puerto argentino.

## 31. INCREMENTOS SALARIALES

Los incrementos de alcance general para el personal en relación de dependencia, derivados de leyes, decretos o resoluciones de la autoridad competente, se aplicarán de la forma que lo establezca la normativa específica, y en su defecto, de la siguiente manera:

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



El que acredite más de diez (10) años de antigüedad, el veinticinco por ciento (25%).

La antigüedad computable a los fines de esta bonificación, será la que el tripulante registre a la firma del presente.

### 23. ADICIONAL REMUNERATORIO:

Durante todo el período de navegación para la explotación pesquera (marea), excepto el caso de pilotaje, en atención a las características especiales del trabajo y la extensión máxima diaria convenida para el tiempo normal de trabajo a bordo, el personal de puente percibirá un adicional remuneratorio cuyo valor mensual será igual al sesenta por ciento (60%) de sus respectivos sueldos básicos, al que se denominará "Adicional art. 23" y que no integrará el sueldo básico.

Este concepto deberá incluirse en las liquidaciones de marea bajo un rubro especial, y contempla la labor mas alla de la jornada normal.

### 24. SUELDO PROPORCIONAL POR PRODUCCION

Este concepto se liquidará en función del tonelaje neto de producto congelado descargado, sin incluir el peso de los envases ni del agua, multiplicado por los valores de referencia que por tonelada de producto congelado que se especifican en el ANEXO III y por el porcentaje que para cada tipo de buque y categoría del tripulante que resulten del ANEXO IV. El valor resultante sera multiplicado por el equivalente al 90% (noventa por ciento) de valor del dolar estadounidense tipo comprador del Banco de la Nacion Argentina para todas las especies. Cuando el importe bruto devengado por el contratado por desembarco y/o terminación de la marea, en cumplimiento de la liquidación de los rubros convencionales enumerados en los articulos 20, 22, 23; 49 (de corresponder) y siguientes de este Convenio, sean inferiores al equivalente en pesos del calculo especificado en el párrafo anterior en la marea pertinente, el Armador abonará la suma que surja como diferencia entre los rubros legales y/o convencionales como premio adicional especial de producción.

La adecuación de las retribuciones a los nuevos valores previstos en el presente Convenio, deberá ser siempre integral de los items que la componen y en ningún caso podrá resultar la disminución de la retribución del trabajador. Asimismo, dicha adecuación en ningún supuesto podrá materializarse mediante la incorporación de un solo item (valor de cálculo o porcentaje) de los previstos en el presente Convenio Colectivo.

Este premio adicional especial de producción no tendrá vigencia cuando se produzcan desembarcos de oficio. El presente premio absorbe hasta su concurrencia el sueldo básico, el adicional remuneratorio, y todo otro adicional convencional, a excepción del asegurado en navegación.-

### 25. CONTROL DE CALIDAD

La elaboración y/o clasificación incorrecta de mercadería elaborada a bordo, traerá como consecuencia que una vez establecido el tonelaje afectado, éste se pague a la tripulación con una reducción del treinta por ciento (30%) sobre el sueldo proporcional por producción, abonándose normalmente el resto del tonelaje que resulte correctamente elaborado y clasificado. Estos defectos y el tonelaje afectado se consignarán bajo firma de los representantes de la tripulación y del armador o propietario en la planilla de viaje; en caso de divergencia, un perito dictaminará inapelablemente sobre la existencia y extensión de los defectos.

Si este trámite se prolongare más de setenta y dos (72) horas luego de concluida la descarga, el armador o propietario liquidará provisoriamente el sueldo proporcional por producción sobre los tonelajes no objetados más el setenta (70%) por ciento de los cuestionado.

### 26. LIQUIDACION 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 cincuenta por ciento (50%) del 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 desembarcare 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.

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. Nº 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

4/18

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. Nº 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

ES COPIA FIEL

Finalizada la pesca, el tripulante, gozara de los francos compensatorios devengados, por el periodo trabajado y de la licencia anual que correspondiese proporcionalmente y según la antigüedad del mismo.

Una vez agotados los mismos el Armador y/o Propietario abonara un importe diario equivalente al sueldo básico de la categoría que correspondiese dividido treinta (30) por una cantidad de días igual a los que haya permanecido embarcado hasta el inicio de la pesca del siguiente año, no siendo acumulables por años.

Los días de puerto y los de Accidente Laboral, se consideraran como días embarcados a los efectos de este artículo.

## JORNADA DE TRABAJO

### 17. JORNADA DE TRABAJO CON BUQUE EN PUERTO

Estando el buque en puerto, los tripulantes de puente enrolados, estarán a disposición veinticuatro (24) horas diarias, considerandose que el personal de puente se encuentra en servicio de guardia permanente. El personal disponible comprendido en este Artículo desarrollará su tarea en concepto de jornada de trabajo. El pago de la jornada en puerto se ajustará a lo indicado en el **Anexo V.-**

### 18. JORNADA DE TRABAJO EN NAVEGACION Y PESCA

Atento a las características particulares, específicas y especiales del trabajo y la operatoria a bordo en la actividad pesquera, la jornada normal de trabajo efectivo a bordo en navegación para el personal comprendido por el presente convenio, será de doce (12) horas diarias, debiendose asumir la prolongacion de jornada en caso de ser necesario considerando que la produccion es de marteria prima perecedera..

## REMUNERACIONES

### 19. COMPOSICION DE LA REMUNERACION EN NAVEGACION

El personal contratado embarcará dentro de la categoría profesional que se le indique de acuerdo a las establecidas en este convenio, y percibirá, como retribución por el viaje de pesca, exceptuando el caso de pilotaje, en cumplimiento de las disposiciones convencionales y laborales vigentes, y de acuerdo a los importes establecidos para su categoría, los siguientes items:

Sueldo básico de navegación correspondiente al periodo embarcado.

Adicional Art. 20.

Adicionales o bonificaciones convencionales, remunerativas o no remunerativas.

### 20. REMUNERACION ASEGURADA EN NAVEGACION

La remuneración bruta mensual asegurada en navegación, se detalla por categoría en el ANEXO II, y guardarán relación con la escala referida para los salarios básicos.

### 21. ESCALA DE SUELDOS BASICOS: solo los sueldos básicos de las distintas especialidades y categorías guardarán la siguiente relación.

Capitan	115%
Primer Oficial	90 %
Segundo Oficial	72 %

En ANEXO II obran los valores de sueldo básico mensual aplicable a partir de la vigencia del presente.-

### 22. BONIFICACION POR ANTIGÜEDAD

Cada beneficiario de este convenio percibirá una bonificación mensual en concepto de antigüedad, calculada en función de su sueldo básico y según los siguientes porcentajes del mismo:

El tripulante que acredite más de uno (1) y hasta dos (2) años de antigüedad, el dos por ciento (2%).

El que acredite más de dos (2) y hasta tres (3) años de antigüedad, el cuatro por ciento (4%).

El que acredite más de tres (3) y hasta cuatro (4) años de antigüedad, el ocho por ciento (8%).

El que acredite más de cuatro (4) y hasta cinco (5) años de antigüedad, el diez por ciento (10%).

El que acredite más de cinco (5) y hasta seis (6) años de antigüedad, el doce por ciento (12%).

El que acredite más de seis (6) y hasta siete (7) años de antigüedad, el catorce por ciento (14%).

El que acredite más de siete (7) y hasta diez (10) años de antigüedad, el dieciocho por ciento (18%).

## REGIMEN DE TRABAJO

### 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. Los gastos de manutención se ajustarán a los valores previstos en el 32 del presente. 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 y siempre y cuando el mismo no sea consecuencia de medidas disciplinarias registradas ante la autoridad marítima.

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 setecientos (700) 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.

### 10. PRESENTACION A BORDO

El armador, o el propietario, debera comuicar fehacientemente al Capitan, Piloto o Patron la zarpada estimada con una anticipación de doce (12) horas, el armador o propietario podrá desembarcar en la forma correspondiente al tripulante que no se hubiere presentado sin causa justificada.

### 11. ALIMENTACION A BORDO

El armador y/o propietario del buque, será responsable directo de la provisión a bordo para la alimentación de la tripulación.

El armador o propietario, proveerá víveres de primera calidad y en cantidad suficiente.

### 12. VIVERES ADICIONALES, BEBIDAS

Se pondrá a disposición de los tripulantes que cubran guardias o trabajos durante la noche.- PERSONAL DE PUENTE

En cada viaje de pesca el buque llevará la cantidad de personal de puente necesario para su explotación conforme el Certificado de Dotación de Seguridad del buque emitido por la PNA .

### 13. PERSONAL DE PUENTE

En cada viaje de pesca el buque llevara la cantidad de personal de puente necesario para su explotación conforme el Certificado de Dotacion de Seguridad del buque emitido por la PNA.-

### 14. RADIOCOMUNICACIONES

Cada Capitan u Oficial podrá realizar sin cargo y en navegación, radicomunicaciones bajo su exclusiva responsabilidad. Las comunicaciones que excedan un tiempo razonable seran a cargo del tripulante y descontadas de su liquidacion. En todos los casos, sin excepción, el reconocimiento del presente Artículo está referido a comunicaciones de telefonía fija. Las comunicaciones a telefonía celular o satelital son a cargo del tripulante.

### 15. TRABAJO DE TEMPORADA

En virtud a las circunstancias por la que atraviesa la actividad pesquera en general y las disposiciones que dicten las autoridades nacionales / provinciales con copetencia pesquera que implique paradas bilológicas, zonas o periodos de veda y/o cuotas o cupos de pesca, posibilidad de acceder al caladero, entre otras, serán aplicables las previsiones del presente articulo, considerando la especificidad de la actividad pesquera a bordo .

Ambas partes se comprometen a considerar las adecuaciones que puedan ser convenientes para ajustar lo convenido en este artículo a las especies calamar, lagostino u otras especies, de así corresponder

### 16. PESCA DE CALAMAR

Teniendo en cuenta que la pesca de la especie calamar se produce entre el 1° de febrero y el 31 de agosto de cada año, el personal efectivo de las empresas se registrá por las siguientes condiciones.

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

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

ES COPIA FIEL

# CONVENIO COLECTIVO

## GENERALIDADES

### 1. PARTES INTERVINIENTES

La Cámara Argentina Patagónica de Industrias Pesqueras (**CAPIP**), representando el interes colectivo de sus asociados y adherentes, Pescapuerta Argentina SA, Altamare SA, San Isidro SA, Olivos SA, Lanzas SA, Congeladores Patagónicos SA, Nedar SA, Maritima Monachessi SA, Iberconsa SA, Pescargen SA, todos representados en este acto por el Señor Diego Gonzalez Lernoud en calidad de apoderado, y por mandatarios de cada Compañía, por la parte empresaria; y la **Asociacion Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca**, representada por el Señor Jorge Frias, en su calidad de Secretario General Nacional, y los Sres. Hector Comerio, Elio Mansilla, y Ricardo Villan, y, todos ellos integrantes de la Comision Directiva Gremial, por la parte sindical.

### 2. AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio Colectivo de Trabajo, será de aplicación para el personal de puente representado por la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca, conforme su personería gremial 1442, que trabaja a bordo de buques pesqueros congeladores con procesamiento a bordo, de pabellón nacional, operados por las firmas referidas en el artículo que antecede, en todo el ámbito de representación de las Partes signatarias del presente Convenio.

### 3. PERIODO DE VIGENCIA

Este Convenio regirá por tres años, a partir del 1 de Abril de 2014 y hasta el 31 de Diciembre de 2016, debiendo revisarse las pautas salariales anualmente, conforme la evolución de los indicadores económicos del país, de manera de mantener estable el poder adquisitivo del salario.

### 4. NORMAS APLICABLES

La relación de trabajo entre los tripulantes de puente y el propietario o armador del buque congelador 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 ANEXO I. En defecto de previsiones en este Convenio y en las normas a las que él se remite, y en cuanto no pueda acudir 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.

### 5. SUBSISTENCIA DE ACUERDOS

Las partes ratifican la plena vigencia de los acuerdos individuales y colectivos que no fueran superados por el presente Convenio.

### 6. 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.

### 7. REVISACION MEDICA - NIVEL DE APTITUD

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

### 8. CONTRATO DE AJUSTE

El Contrato de Ajuste individual, se ajustará al modelo que se establece como ANEXO 1 (contrato de ajuste) y, en su momento, al Reglamento de la Asociación. 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 tiempo; y se considerará anulado si el Tripulante no se enrolare.

ES COPIA FIEL

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. Nº 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.

JUAN CARLOS CARILLA  
Sec. Relaciones Laborales  
Dpto. R.L. Nº 3 - D.N.R.T.  
M.T.E. y S.S.