



*Ministerio de Trabajo,
Empleo y Seguridad Social*

ACTIVIDAD MARITIMA
PESCA

BUQUES PESQUEROS FRESQUEROS
COSTEROS y COSTEROS LEJANOS
FLOTA AMARILLA

**Convenio Colectivo de
Trabajo N° 701/14**

Homologado por Resolución S.T. N° 1565/14 del
09/09/14

Personal Comprendido

Capitanes de Pesca y/o Patrones de Pesca

PARTES:

ASOCIACION ARGENTINA DE CAPITANES, PILOTOS Y PATRONES DE PESCA con
ASOCIACION DE EMBARCACIONES DE PESCA COSTERA (AEPC)

ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN

Buques Pesqueros Fresqueros – que integran la Flota Amarilla – Costeros y
Costeros Lejanos clasificados como tales ante la Autoridad Marítima con
Puerto de Asiento o que operen en
Todo el Territorio de la Nación Argentina



CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO

PARA LA PESCA COSTERA

En la Ciudad de Mar del Plata, a los 26 días del mes de febrero de 2014, entre la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca, Personería Gremial 1442, representada por el señor Jorge Alfredo Frías, en su carácter de Secretario General y el señor Ricardo Villan, en su carácter de Tesorero, por la parte sindical, y la Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera, representada por su Gerente señor Mariano Retrivi, Sebastián Agliano en su carácter de Vocal y el Apoderado Legal Oscar R. Gerez, convienen en celebrar la presente convención colectiva de trabajo que comprende a un total de ciento cincuenta trabajadores, la que quedará sujeta a las siguientes cláusulas y condiciones:

PARTES INTERVINIENTES

Art. 1 - La Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera, por la parte empresaria, y la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca en representación de los trabajadores.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 2 - Será aplicable a todos los Capitanes, y/o Patrones de Pesca que desempeñen sus tareas a bordo de buques pesqueros costeros y costeros lejanos, clasificados como tales ante la Autoridad Marítima y con puerto de asiento en cualquier punto del territorio Nacional.-

VIGENCIA



RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.yP.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patrones de Pesca

Art. 3 - La presente convención colectiva de trabajo regirá por el plazo de dos años, a partir de la suscripción del presente.

DOTACIÓN

Art. 4 - La tripulación estará compuesta por la dotación de seguridad, que en número y calificación profesional sea exigida por la Autoridad de Aplicación y las normas legales vigentes.

FORMALIZACIÓN DE LA RELACIÓN LABORAL

Art. 5 - Se hará mediante la confección del contrato de ajuste deberá suscribirse entre el armador y el tripulante de acuerdo al modelo del Anexo I que forma parte del presente y cuyas condiciones de trabajo no podrán ser inferiores a las fijadas en el presente convenio colectivo de trabajo y toda norma laboral vigente.

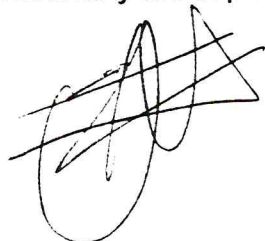
5.1. Contrato de ajuste: Se hará por viaje, por tiempo, por relevo ó por tiempo indeterminado, en cuyo caso se aplicará el período de prueba y serán en los términos legales vigentes.

5.2. Relevos: En caso de ausencia, licencia o impedimento del capitán, y/o patrón podrá ser reemplazado por otro, por dos o más viajes, en calidad de relevo, haciéndose constar dicha circunstancia en el respectivo contrato de ajuste. El plazo del relevo en ningún caso podrá exceder de 120 días, transcurrido el cual el relevo será considerado efectivo.

NORMAS APLICABLES

Art. 6 - La relación laboral entre los armadores y/o propietarios de los buques comprendidos en el presente y los capitanes, y/o patrones de pesca se regirán en

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



un todo por este convenio y por las disposiciones legales vigentes, aplicables a la actividad.

DERECHOS Y DEBERES DE LAS PARTES

Art. 7 -

7.1. Zarpadas y horario de salida: el capitán o patrón deberá presentarse a embarcar y encontrarse a bordo el día y la hora que hubiese acordado conjuntamente con el armador o propietario, debiendo comunicar en forma inmediata cualquier circunstancia que impida, demore o dificulte la zarpada, adoptando todos los recaudos necesarios para tratar de solucionar el problema.

7.2. Deberes de colaboración, buena fe: las partes deberán cumplir mutuamente con los términos del contrato y observar los comportamientos que resulten de la ley, los reglamentos marítimos y normas de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, apreciados con un criterio de responsabilidad y solidaridad.

7.3. Cumplimiento de órdenes: la tripulación está obligada a obedecer las órdenes e instrucciones que imparta el capitán y/o patrón en tanto las mismas no supongan un riesgo cierto, de la seguridad o del material a su cargo, no solo como Autoridad Pública, sino, además como representante del armador, interpretándose la desobediencia como una falta grave, en cuyo caso el capitán podrá requerir al armador la desvinculación del tripulante, informando por escrito las causas.

7.4. Imposibilidad de salida-cese temporario de actividades: en caso de avería, desperfecto mecánico, reparaciones, paro, interdicción por disposición de la autoridad competente, caso fortuito, fuerza mayor o cualquier otra circunstancia que impida la realización del viaje o que lo demore por más de 48 horas, el armador podrá desembarcar al capitán a fin de permitirle el embarque en otro buque o realizar un viaje, si así lo solicitare y el armador lo autorizare por escrito.


RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.yP.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patronos de Pesca

Si el capitán o patrón se embarcara bajo las órdenes de otro armador, sin la autorización expresa de su empleador, dicha conducta será interpretada como un abandono tácito de la relación laboral. Si el capitán o patrón no optara por embarcarse en otro buque con la debida autorización del armador, este último podrá otorgarles la licencia anual ordinaria o el goce de los francos acumulados.


7.5. Funciones a bordo: serán aquellas inherentes al gobierno y dirección de la nave, siendo la máxima autoridad a bordo, representando incluso al armador frente al resto de la tripulación, pudiendo ejercer todas las funciones y atribuciones que en forma expresa le reconoce la ley de navegación. Será su deber dejar constancia en el libro de navegación de cualquier circunstancia o episodio que ocurra a bordo, sea relacionada con la tripulación o las actividades de pesca, o de cualquier otro acontecimiento que refiera al armador y que este juzgue pertinente asentarlos en dicho libro.

DOCUMENTACIÓN LABORAL

Art. 8 -

8.1. Libros y registros: la empresa armadora o propietaria deberá llevar el Libro de Sueldos y Jornales, que prescribe el artículo 52 de la ley de contrato de trabajo con las formalidades allí previstas.

8.2. Planilla del viaje. El armador o propietario del buque deberá presentar la planilla del viaje efectuado, rubricada o con membrete de la empresa, a requerimiento de parte conteniendo el detalle de los cajones descargados por especie, peso total, cajones vacíos a bordo, cantidad de hielo y precio de las especies capturadas por kilo o por cajón. El plazo para exigir dicha información es de dos meses desde la culminación del viaje.-


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



VACACIONES Y OTRAS LICENCIAS

Art. 9 -

9.1. Licencia por accidente o enfermedad inculpable: en un todo de acuerdo con la legislación vigente.

9.2. Vacaciones: el capitán o patrón de pesca gozará de la Licencia Anual Ordinaria, a cuyo fin se estipula que en virtud de las características de la actividad marítima, las mismas deberán ser otorgadas en el puerto de embarque, en caso contrario, el Armador se hará cargo de los gastos de traslado del mismo, no computándose como vacaciones, el periodo de traslado. Para el cálculo de las vacaciones se computarán como días trabajados, los de enrolamiento o embarque francos compensatorios y licencias con goce de sueldo.

9.3. Licencia sin goce de sueldo: el tripulante, a partir de los dos años de antigüedad en el empleo, podrá solicitar una licencia sin goce de sueldo por un plazo de siete meses como máximo durante el año calendario, el cual deberá fraccionarse en dos periodos, con el objeto de que el capitán pueda realizar cursos de capacitación de acuerdo a los planes de estudio de la Escuela Nacional de Pesca o por otro motivo justificado. La autorización del armador deberá otorgarse por escrito con indicación de la fecha precisa en que deberá reincorporarse, dejándose constancia que la falta de reincorporación será interpretada como un abandono de la relación de trabajo. Se deja constancia que durante el lapso de licencia el capitán y/o patrón no podrá incorporarse bajo las órdenes de otro armador excepto autorización expresa y por escrito de su empleador. La inobservancia de lo dispuesto autoriza a este último a desvincularlo. Asimismo, se deja aclarado que en caso de reincorporarse el tripulante en la fecha preestablecida, lo hará en las mismas condiciones de trabajo en que venía gozando. Durante la licencia sin goce de sueldo, la vacante temporaria podrá ser cubierta con uno o más relevos.



RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.y.P.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patrones de Pesca

W CARLOS CABALLA
Secretario de Conciliación
Depda. R.L. Nº 8 - D.N.A.G.
D.N.A.T. - MTE y SS

ASIGNACIONES FAMILIARES

Art. 10 - Serán abonadas de acuerdo a lo dispuesto por la ley 24714, y las normas reglamentarias actualmente vigentes.

CLASIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES-CANTIDAD DE PARTES

Art. 11 - A los efectos de determinar la cantidad máxima de partes en las que se podrá dividir la producción neta de acuerdo al sistema de partes que se estructura más adelante, las embarcaciones de pesca costera serán clasificadas en base a su capacidad de cajones en bodega, de acuerdo con el siguiente detalle:

Tipo A.....hasta 500 cajones

Tipo B.....de 501 a 1.000 cajones

Tipo C.....de 1.001 a 1.500 cajones

Tipo D.....de 1.501 a 2.000 cajones

Tipo "E".....de 2.001 cajones en adelante

En cada una de esas categorías la cantidad máxima de partes en que se podrá dividir la producción neta estará dada por una cantidad igual al duplo del número total de tripulantes que participaron del viaje de pesca, con más la cantidad de partes que se fija a continuación, de acuerdo a las características de la embarcación: tipo "A" (2 y 1/2) dos partes y media, tipo "B" (3 y 1/2) tres partes y media, tipo "C" (4) cuatro partes, tipo "D" (5) cinco partes, tipo "E", seis (6) partes.

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



En caso de que resulte necesario incorporar un relevo para reemplazar a un tripulante titular afectado de una enfermedad o accidente inculpable, la cantidad total de partes antedicha se incrementara en una parte más; y en el supuesto de enfermedad o accidente profesional, también se incrementará en una parte más, por el primer viaje que realizare el relevo solamente, aun cuando el trabajador afectado no se hubiese restablecido y fuere necesario mantener el relevo en los viajes subsiguientes.

VIAJES EN LASTRE O PILOTAJE

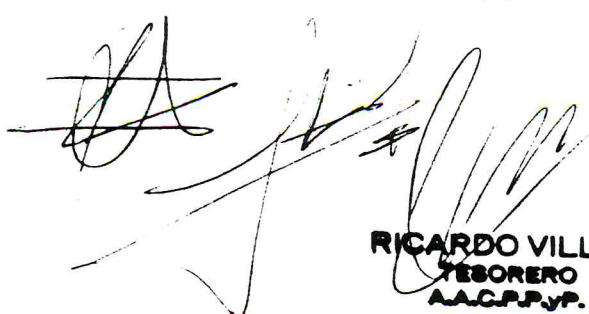
Art. 12 - El capitán y/o patrón acordará con el armador un valor para la realización de esta tarea. Los gastos ocasionados por el traslado del tripulante, pasajes, comida, habitación, son a cargo de la empresa. Si la distancia a cubrir es mayor de cuatrocientos (400) kilómetros, el viaje será por vía aérea. Los valores correspondientes figurarán en el contrato, teniendo prioridad el personal estable del buque. En los casos que fuese efectuado por personal relevante, los haberes serán abonados dentro de las setenta y dos (72) horas de finalizado el periodo del contrato.

REMUNERACIONES DEL PERSONAL

ARTICULO 13

13.1 Salario Garantizado

Objeto. Aplicabilidad escala: Este salario tiene por objeto asegurar una remuneración mínima al tripulante que preste servicios en forma efectiva. A tal efecto se garantiza al capitán y/o patrón la percepción de una suma mensual equivalente a dos (2) salarios mínimos vitales y móviles.


RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.y.P.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patronos de Pesca


Dr. JUAN CARLOS CARILLA
Secretario de Conciliación
Depdo. R.L. No 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE Y SB

Se deja constancia que dichos valores serán aplicables a los capitanes o patronos que se desempeñen en forma efectiva durante todo el mes y en forma proporcional para los que trabajen un tiempo menor, debiéndose tomar a tal efecto el valor diario del garantizado, a cuyo fin el valor mensual será dividido por 25 y multiplicado por los días de trabajo efectivo.

Este sistema regirá para los buques o embarcaciones que desarrollen su actividad bajo el sistema de pesca por arrastre, mientras que para los que operen bajo otros sistemas (red de cerco, nasas, etc.), el lapso mínimo a tomar en cuenta para aplicar el garantizado serán los resultados obtenidos en dos meses de labor; en cuyo caso la deducción de los gastos operativos y el cálculo de las partes también se hará agrupando esos dos meses de labor, sin perjuicio de las sumas que los armadores entreguen a cuenta durante ese periodo. Esta excepción no será aplicable si la empresa armadora o propietaria del buque, desistiere voluntariamente del sistema especial bajo el cual pudiere estar operando, antes de transcurridos los dos meses.

13.2. Concepto de trabajo o servicio efectivo: Se entiende por tal todos los días navegados con destino o de regreso de la zona de pesca, incluyendo los de actividad pesquera propiamente dicha (en alta mar). El día navegado comienza con la zarpada del puerto habitual con destino a la zona de pesca y finaliza el día de arribo a puerto o el día de cesación de las actividades de pesca en caso de remolque o asistencia.

13.3. Exclusiones: En consecuencia se aclara que el salario garantizado no rige en los supuestos de que el buque se encuentre inoperativo, o de paralización o suspensión de actividades pesqueras, días de estadía en puerto, casos de falta de trabajo, paradas biológicas, roturas, o cualquier otro motivo que se traduzca en una inactividad del buque, cualquiera sea la causa.


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



13.4. Determinación y pago: el salario garantizado quedará absorbido por el valor de la parte que le corresponda percibir al patrón o capitán, de acuerdo al sistema instaurado en este convenio, cuando la parte resultara igual o superior al salario garantizado.

A los fines de verificar la superación o no del mínimo garantizado se tomará en cuenta el importe bruto de la parte devengada por el capitán o patrón en el viaje o los viajes de pesca realizados en el mes o el menor tiempo considerado (cuando trabajare menos de un mes) y se lo comparará con el valor que surja del multiplicar el importe del salario diario garantizado, en función de los días efectivamente trabajados en el periodo considerado.

13.5. Supuestos de remolque y/o remolque-asistencia: en caso de que el buque realice maniobras de remolque o remolque-asistencia, a los fines del cálculo del salario correspondiente al patrón o capitán del buque asistente o remolcador, se deberá tomar en cuenta los valores tarifarios y/o la pericia naval que a tal efecto se realice. Sobre el importe total del servicio así determinado se calculará la parte o partes que deba asignarle al capitán del buque asistente y/o remolcador, a cuyo fin aquel importe deberá dividirse en la misma forma y cantidad de partes en que se realiza para el cálculo de las partes correspondientes al resto de los integrantes de la tripulación, correspondiendo al patrón o capitán dos partes. En los casos de asistencia o salvamento, se tomará como base el importe que perciba el armador o propietario del buque asistente de parte del armador o propietario del buque asistido o de la aseguradora en su caso.

13.6. Pago de haberes: Teniendo en cuenta las características especiales de la retribución "a la parte" y la necesidad de establecer el producido de los viajes que se realicen dentro de un periodo de pago, que pueden coincidir o no con el mes, las partes instrumentan una modalidad de pago que permita compatibilizar el instituto con esta especial forma de remuneración, de acuerdo a lo previsto en el artículo 2 de la ley de contrato de trabajo.


RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.yP.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes.
Pilotos y Patronos de Pesca

JUAN CARLOS ZARILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.G.
D.N.R.T. - MTE y SS

En caso de que al finalizar el mes se hayan efectuado y liquidado todos los viajes realizados durante el mismo, los haberes devengados por los Capitanes, y/o Patrones deberán ser abonados dentro de los plazos que establece el artículo 128 de la ley de contrato de trabajo.

A partir del día 25 del mes, el capitán y/o patrón tendrá derecho a percibir un adelanto de hasta el 50% de los haberes que hubiere devengado hasta entonces; en cuyo caso la percepción del saldo hasta completar el total no se podrá extender más allá del día 10 del mes siguiente al que se devengaran.

El tripulante que realizara un relevo o el patrón o capitán efectivo que decida desvincularse de la empresa, percibirá sus haberes dentro de las 72 horas posteriores a la recepción por el armador y/o propietario del telegrama de renuncia.-

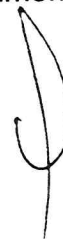
SISTEMA DE PARTES

Art. 14 - La forma de determinación del producido neto de la explotación al término de cada viaje, así como el cálculo de las partes se hará de conformidad con los convenios (CCT 335/2001 y CCT 393/2004) que rigen respecto al resto de la tripulación, correspondiendo al capitán dos partes.

FRANCOS COMPENSATORIOS

Art. 15 - Teniendo en cuenta que el trabajo de la gente de mar constituye una labor atípica, por lo que resulta necesario adecuar el instituto del descanso a las modalidades propias de la actividad, de forma tal que le permita al tripulante el efectivo goce del descanso, sin merma de sus ingresos y respetando las pausas en las labores, las partes acuerdan que se ajustarán al siguiente régimen:

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



a) El personal comprendido en la presente gozará de un descanso compensatorio equivalente a una cuarta parte por cada día navegado en forma efectiva, de acuerdo a las pautas fijadas en este convenio, a cuyo fin se aplicará un coeficiente del 0,25% por cada día de navegación o trabajo efectivo.

b) Los francos no podrán ser compensados en dinero, salvo el caso de desvinculación del tripulante o del efectivo goce de los mismos.

c) El importe de los francos será de PESOS \$ 544 por día.

d) En ningún caso el capitán podrá acumular más de 30 días de francos compensatorios sin gozar, salvo los casos de que se le exija continuar a bordo por falta de personal disponible u otros motivos. El armador está obligado a otorgar el goce una vez acumulada la cantidad de 30 días de francos compensatorios. En caso de que el armador omitiese otorgar los francos aquel deberá intimar fehacientemente al armador o propietario, o tomárselos por sí. En caso de que no intimare su otorgamiento o no los tomara por si perderá el derecho al cobro de los francos acumulados. Si habiendo intimado el trabajador, por medio fehaciente, el otorgamiento y no le fuera concedido por el armador, excepto que se tratare de las razones indicadas anteriormente, el tripulante entrará automáticamente en goce de los francos, que le deberán ser abonados con un recargo del 100%. Asimismo si el tripulante no entrara en el goce de los francos en las condiciones del párrafo anterior perderá el derecho al cobro de los mismos.

e) La retribución de los francos se hará efectiva dentro de los cinco días hábiles contados a partir del inicio del goce de los mismos.

f) La licencia anual ordinaria o por accidentes o enfermedades suspenderá automáticamente la acumulación o el goce de los francos.

Dr. JUAN CARLOS VILLAN
Secretario de Conciliación
Dpto. P.L. No 3 - D.M.C.
Q.M.A.T. - MTE y SS

RICARDO VILLAN
TESORERO
A.B.C.P.A.

JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
A.B.C. Argentina de Capitanes,
Patrones y Patronos de Pesca

h) Los francos se gozarán en el puerto de ajuste o de retorno habitual del buque; en caso de que este último se encontrare operando en otro puerto, el Armador se hará cargo de los gastos de traslado del tripulante hasta el puerto correspondiente, no computándose como franco el periodo de traslado.

APORTES Y CONTRIBUCIONES

Art. 16 - La parte empleadora deberá dar cumplimiento a la normativa legal vigente en materia de aportes y contribuciones con destino a los organismos de previsión social y sindical.

CONVENIOS Y CONDICIONES ANTERIORES

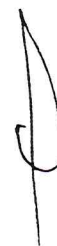
Art. 17 - La presente convención no podrá afectar las condiciones más favorables de los trabajadores que hubiesen pactado en sus contratos individuales de trabajo.

RÉGIMEN DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE AJUSTE

Art. 18 - Se deja constancia que el régimen indemnizatorio aplicable será el previsto en el convenio colectivo de trabajo 4/72 con las especificaciones que aquí se indican. En tal sentido se deja aclarado que el capitán o patrón de pesca adquiere efectividad en el empleo cuando en forma sucesiva o alternada registre para un armador ciento (120) días de embarco. En los casos de despido sin causa, el capitán o patrón de pesca tendrá derecho a percibir un adicional por rescisión consistente en un (1) mes de sueldo cuando la antigüedad que registre en el empleo sea de hasta 5 años, y de (2) dos meses cuando la antigüedad supere ese plazo.

CUOTA SINDICAL - CONTRIBUCIÓN SOLIDARIA

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



Art. 19 - El armador y/o propietario del buque, procederá a descontar sobre el total de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales y/o adicionales que pudieren crearse en el futuro, de cada uno de los dependientes afiliados a la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca (AACPyPP), una suma equivalente al 3% (tres por ciento) en concepto de cuota sindical,

Asimismo, en los términos de lo normado por el artículo 37 de la ley 23551 y el artículo 9 de la ley 14250, se establece una contribución solidaria a favor de la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca (AACPyPP) 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% (dos coma cinco por ciento) de las remuneraciones sujetas a aportes previsionales y/o adicionales que pudieren crearse en el futuro, que les corresponda percibir a dichos trabajadores. Quedan eximidos del pago de la cuota solidaria aquellos trabajadores que se encontraren afiliados a la entidad sindical o que denuncien afiliación a otra entidad sindical.

La cuota solidaria aquí pactada, se descontará durante la vigencia del presente convenio colectivo de trabajo, manteniendo su vigencia por el término de dos (2) años contados a partir de la homologación efectuada por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación.

El armador y/o propietario, actuará como agente de retención, debiendo depositar las sumas retenidas en concepto de cuota sindical y contribución solidaria, en la Cuenta Corriente 15186702-30, del Banco de la Nación Argentina, Sucursal Puerto de Mar del Plata en el plazo de 8 (ocho) días hábiles de efectuado el pago de los haberes.

Las comunicaciones y copias de las boletas de depósito respectivas y las nóminas del personal afectado por dichos descuentos, deberá remitirse a la sede de la


RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.y.P.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patrones de Pesca

Organización Sindical, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de efectuarse el depósito.

OBRA SOCIAL

Art. 20

1.- El propietario y/o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retención previsional, del personal comprendido en este convenio, los importes que de acuerdo a las leyes y reglamentos vigentes resulten corresponder en concepto de aportes del empleado para la Obra Social las que juntamente con las contribuciones patronales respectivas, deberán depositarse dentro del término legal.

El Armador y/o propietario de un buque con una capacidad de bodega de hasta 500 cajones, procederá a depositar en concepto de Aporte Social, a su cargo, la cantidad de \$ 600.- mensuales por barco, mientras que el Armador y/o propietario de un buque de una capacidad de bodega de 501 a 1.000 cajones procederá a depositar en concepto de Aporte Social la cantidad de \$ 1.200 mensuales por barco; los de capacidad de 1001 a 1.500 cajones, la suma de \$ 1.800 mensuales por barco; y los buques de una capacidad de 2.000 cajones en adelante, la suma de \$ 2.400 mensuales por buque. Dichas sumas serán depositadas en la cuenta del Banco de la Nación Argentina Cta. Cte. 15186702-30 Sucursal Puerto, las copias de las boletas de depósito y la nómina del personal al cual corresponde dicho aporte, deberá remitirse a la sede sindical, dentro de las 48 horas de efectuado el depósito.

CAPACITACIÓN

Art. 21 - Se considera y declara como necesario sustentar permanentemente programas de capacitación profesional para asegurar la calidad profesional de la

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

gente en esta especialidad y contribuir al desarrollo de la flota pesquera costera en el país, por lo que las partes tienen el derecho y la obligación de conjugar esfuerzos para capacitar a los pescadores y fomentar el aprendizaje en todas sus formas, de acuerdo a las condiciones establecidas sobre el particular. En forma conjunta o separada gestionarán ante las autoridades nacionales y/o provinciales, el cumplimiento de programas especiales de capacitación y aprendizaje, becas y estímulos a la capacitación y/o formación buscando contar con la elaboración de los Institutos Tecnológicos y otros centros de enseñanzas técnicas.

A estos fines la Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera se compromete a colaborar con la Asociación de Capitanes, Pilotos y Patronos de Pesca para el cumplimiento de tal objetivo, aportando una suma única y anual a determinarse.

PÉRDIDA DE EFECTOS PERSONALES

Art. 22 - Cuando como consecuencia de un naufragio el tripulante experimente una pérdida o deterioro de sus efectos personales y/o equipos que llevaré a bordo, el armador o propietario deberá abonar el equivalente a dos (2) salarios mínimos vital y móvil, en concepto de indemnización única, total e integral por dichos daños, por una sola vez, a los damnificados comprendidos en el presente convenio. Esta indemnización será abonada junto con los sueldos correspondientes al mes siguiente durante el cual se haya producido el hecho.

ASIGNACIÓN POR FALLECIMIENTO

Art. 23 - La Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patronos de Pesca abonará a sus representados, un valor fijo en concepto de muerte ocurrida en ocasión del trabajo incluyendo los casos de accidente in-itinere, consistente en un pago único equivalente a PESOS NUEVE MIL a cuyos efectos las empresas abonarán la suma de \$ 90 mensuales por cada trabajador comprendido en el ámbito personal de la presente convención colectiva de trabajo, debiendo

JUAN CARLOS CARILLA
Secretario de Conciliación
Depdo. R.L. No 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE y SS

RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.P.P.yP.

JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patronos de Pesca

depositar dichas sumas en la cuenta corriente 15186702-30 del Banco de la Nación Argentina, Sucursal Puerto de Mar del Plata en el plazo de 8 (ocho) días hábiles de efectuado el pago de los haberes. La empleadora en ningún caso será responsable frente a los beneficiarios o terceros por la falta de pago de la asignación acordada, corriendo la misma por exclusiva cuenta y cargo de la asociación sindical.

SOLICITUD DEL PERSONAL

Art. 24 - Cuando el armador y/o propietario del buque deba completar la dotación del puente, podrá solicitar el listado de personal disponible que posee la institución, para poder seleccionar el profesional que requiere. En ningún caso la falta de personal disponible será causal de suspensión de la salida o interrupción de las tareas.

ESCALA SALARIAL

Art. 25 - Sin perjuicio del presente convenio colectivo de trabajo la empresa garantiza que ningún trabajador percibirá condición laboral y remunerativa menor a la que viniera percibiendo a la firma del presente, de igual modo y con el criterio de respetar la escala jerárquica, el capitán o patrón, nunca percibirá remuneraciones menores al 25% sobre el oficial mejor remunerado a bordo.

ARTICULO 26: CLAUSULA DE PREFERENCIA.-

La AACPyPP proporcionará la nota para cumplimentar con lo dispuesto por el oficio SNAV, NAV 9 Nro. 112/10, siempre que el armador no registre deuda determinada y firme con la entidad sindical y con su obra social sindical OSPesca, por las obligaciones derivadas del presente convenio. En caso de que en el futuro existiere personal disponible representado por la AACPyPP, los mismos deberán

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

ser asignados a las embarcaciones cuyos armadores no se encuentren asociados a la entidad patronal signataria del presente.

Las partes se comprometen a aunar sus esfuerzos para el tratamiento de la O.M. 03/09.-

CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

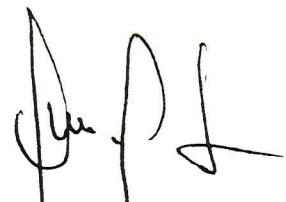
Art. 27 - Que las partes convienen en llevar a cabo todas las acciones conducentes a los efectos de preservar el recurso, teniendo en cuenta el desarrollo sustentable de la actividad con especial referencia a la pesca en forma responsable, entendiendo esta como aquella que prevea la continuidad de la actividad con especial cuidado por el medio ambiente.

PESCA INCIDENTAL. REDUCCIÓN DE DESPERDICIOS PROHIBICIÓN DE DESCARTE

Art. 27 - Teniendo presente que los recursos pesqueros son patrimonio natural del pueblo argentino y que la selectividad de las artes de pesca no son suficientes para evitar las capturas incidentales tanto de juveniles como de las especies asociadas o dependientes, se conviene que los capitanes, pilotos o patrones, como la máxima autoridad de la navegación y de la operación de pesca deberán adoptar todos los instrumentos necesarios para que la totalidad de esos juveniles y especies acompañantes que lleguen a bordo del buque no sean descartados debiendo ser traídos a puerto para su procesamiento y comercialización.

Si la autoridad de aplicación dictase o hubiese dictado normativa o disposición que obligue al desperdicio e impida que se traiga a puerto toda la pesca incidental deberá derogarlas previo a la ejecución de esta cláusula, y si ello no se cumpliere las partes tendrán derecho, cualquiera de ellas para recurrir al amparo judicial, o para formular denuncias por la pérdida de alimentos para el pueblo de la nación, especialmente para los sectores bajo el nivel de pobreza.


RICARDO VILLAN
TESORERO
A.A.C.F.P.y.P.


JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes,
Pilotos y Patrones de Pesca

M. CARLOS CAHILLA
Jefe de Conciliación
Ab. R.L. No 3 - D.N.C.
D.N.A.T. - MTE VSS

Las partes convienen en llevar a cabo todas las acciones que sean necesarias para reducir al mínimo los descartes como lo pide la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en el Código de Conducta para la Pesca Responsable.

ANEXO I

Contrato de ajuste

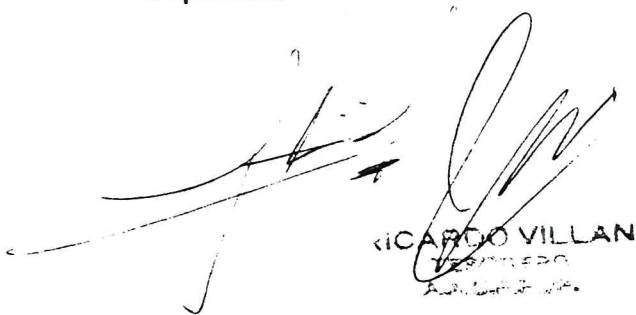
- a) Lugar y Fecha de la celebración del contrato.
- b) Nombre, apellido, edad, nacionalidad, estado civil, sexo, domicilio, número de libreta de embarco, número de Clave Única Identificación Laboral (CUIL), indicación del sueldo básico.
- c) Nombre y apellido o razón social del armador, domicilio legal y número de CUIL del mismo.
- d) Beneficiario del seguro de vida obligatorio del tripulante, con indicación del número de su documento de identidad.
- e) Nombre del buque, su número de matrícula y capacidad en cajones.
- f) Número de partes en que se divide la producción del buque.
- g) Calidad en que embarca. Relevo, por viaje o efectivo.
- h) Nombre y domicilio de ART.

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



i) El contrato de ajuste se redactará en tres (3) ejemplares de un mismo tenor, debiendo otorgarse una copia a cada una de las partes intervinientes y la tercera a la PNA.


La firma de las partes interesadas implica la plena aceptación de las condiciones establecidas en el mismo y veda todo reclamo sobre los términos y condiciones aceptadas.



RICARDO VILLAN
TERMINADO
AUT. 10/10/10



JORGE A. FRIAS
Sec. Gral. Nacional
Asoc. Argentina de Capitanes.
Pilotos y Patronos de Pesca



Sr. JUAN CARLOS CARILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T MTF v SS

