Negociación Colectiva
FOLIO
508

En la Ciudad de Mar del Plata, a los quince días del mes de octubre de 2011, entre la CÁMARA ARGENTINA DE ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS DE ALTURA, representada por su Presidente, el Ing. Juan Darío Socrate y la CÁMARA DE LA INDUSTRIA PESQUERA ARGENTINA, representada por su Presidente CPN Gabriel Quercia, por la parte empresaria, y la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CAPITANES, PILOTOS Y PATRONES DE PESCA, (A.A C P y P.P.), representada por su Secretario General, señor Jorge Frías, por su Secretario Gremial Rodolfo Pisauri y por su tesorero, Ricardo Villan, por la parte sindical , acuerdan el presente CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO DE APLICACIÓN PARA EL PERSONAL DE PUENTE, EMBARCADO EN BUQUES PESQUEROS DE ALTURA (FRESQUEROS).----------

Art. 1.- PARTES SIGNATARIAS:
El presente convenio colectivo de trabajo regirá la relación entre los armadores y/o propietarios de buques pesqueros de altura, y la totalidad de los trabajadores de puente (Capitanes, Pilotos, Patrones de Pesca y demás personal de oficiales de puente) que se desempeñen en los mismos, por el término de dos años, contados a partir del 1º de octubre de 2011

Art. 2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN:
Este convenio colectivo de trabajo, será de aplicación en el orden nacional, para todos los buques pesqueros de altura (fresqueros) que realicen tareas sin congelación a bordo, de pabellón nacional y para aquellos que se encuentren sujetos a la jurisdicción argentina.

Art. 3.- FORMALIZACIÓN DE LA RELACIÓN DE TRABAJO:
La relación de trabajo entre el tripulante y el armador y/o propietario del buque pesquero convencional de altura, se formalizará mediante la suscripción del "CONTRATO DE AJUSTE", cuyas condiciones se detallarán más adelante.
Dicha relación de trabajo se regirá por el presente convenio colectivo de trabajo y por las cláusulas del contrato de ajuste que las partes convengan
Las condiciones laborales que se estipulen en el contrato de ajuste, no podrán ser inferiores a las fijadas en el presente convenio, ni a las establecidas en las disposiciones legales vigentes aplicables al mismo.
Todo tripulante, que se embarque en un buque pesquero de altura, figurará inscripto en el respectivo libro de rol

Art. 4.- CONTRATO DE AJUSTE:
El contrato de ajuste se celebrará individualmente entre el tripulante, cualquiera sea su categoría, por una parte y el armador y/o propietario del buque o su representante legal debidamente acreditado, por la otra
El contrato de ajuste tendrá validez por un viaje y/o por tiempo indeterminado y deberá contener los siguientes datos:

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 CUIL, número de inscripción del tripulante en la AFIP, cargo y función que desempeñará a bordo el trabajador, indicación del sueldo básico, del sueldo garantizado, del puntaje asignado al tripulante, puntaje total asignado al buque, según corresponda en cada caso

c) Nombre y apellido del beneficiario del seguro de vida obligatorio del tripulante, con indicación del número de su documento de identidad.

d) Datos de la Aseguradora de Riesgos del Trabajo contratada por el empleador

e) Nombre del buque y su número de matrícula.

f) Viaje que debe emprender, especie o especies a capturar, con indicación del puerto de destino

g) Nombre y apellido del armador y/o propietario del buque o su denominación social, domicilio legal o del asiento principal de sus negocios, número de CUIT

h) 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 una copia para la autoridad competente

i) Cláusulas especiales que las partes puedan acordar entre sí.

j) La firma de las partes interesadas.

Art. 5.- SOLICITUD DEL PERSONAL:
Las empresas podrán requerir a la Bolsa de Trabajo de la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca, reconocida por el Ministerio de Trabajo, Empleo y

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Sr. JUAN CARLOS [illegible]
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C
D.N.R.T. / MTF y SS

Seguridad Social de la Nación, por Expediente 743073/84, el personal necesario para completar sus dotaciones.

Art. 6.- SUELDO BÁSICO:
Desde la vigencia del presente convenio, se establece como importe del salario básico, el que se establece en la planilla adjunta como ANEXO I del presente convenio.
El valor indicado, se ajustará cada seis meses, mediante acuerdo que celebrarán las partes.
Cuando el tripulante se encuentre realizando viajes de pesca, no percibirá el sueldo básico, ya que se establece por este convenio que su remuneración estará de acuerdo a la producción que realice la embarcación, conforme el puntaje que se establece en el presente convenio. En consecuencia el salario aquí previsto será abonado exclusivamente durante los días en que al tripulante no se le liquide ninguna otra remuneración, cualquiera sea el concepto, tales como producción por viaje de pesca, francos compensatorios, licencia anual, licencias especiales, licencia por enfermedad o accidentes inculpables o profesionales, jornada de trabajo con buque en puerto, viaje en lastre y/o pilotaje
A los efectos de determinar el valor diario del sueldo básico, se tomará el valor mensual establecido y se lo dividirá por veinticinco (25)
Cuando el sueldo básico deba abonarse en forma proporcional, el mismo se liquidará hasta el importe máximo mensual establecido en este artículo.

Art. 7.- SUELDO GARANTIZADO:
Todo personal comprendido en el presente convenio colectivo de trabajo, percibirá como sueldo garantizado MENSUAL, en los casos en que su remuneración sobre la producción, por todos los conceptos que le corresponden fuera inferior al salario mínimo garantizado que será igual al importe del salario básico incrementado en un treinta y cuatro por ciento (34%)
A los efectos del cálculo del valor diario del sueldo garantizado, se tomará el valor mensual establecido precedentemente y se lo dividirá por veinticinco (25)
Cuando el sueldo garantizado deba abonarse en forma proporcional, el mismo se liquidará hasta el importe mensual establecido en este artículo

Art. 8.- REMUNERACIÓN DE LA JORNADA EN PUERTO:
Cuando el personal amparado por el presente convenio, realice tareas de trabajo en puerto y cumpliere con la jornada legal, percibirá un jornal conforme a la planilla que se adjunta como ANEXO I del presente convenio
Los valores indicados, se ajustarán cada seis meses, mediante acuerdo que celebrarán las partes.
Los valores indicados, se abonarán por media jornada o jornada completa, según corresponda, no estando contemplado ningún tipo de recargos por la realización de dichas tareas
Las guardias que se realicen con el buque en puerto, se abonarán teniendo en cuenta los valores anteriormente indicados
La jornada de trabajo en puerto y/o guardias, serán certificadas por el capitán de armamento de la empresa o quién esta designe, de acuerdo a los efectivamente realizados con el buque en puerto o por las guardias efectivamente realizadas

Art. 9.- PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR EL VALOR DE LA PRODUCCIÓN:
A los efectos de determinar el valor de la producción capturada por la embarcación en la cual presta servicios el tripulante, se tomará en cuenta, salvo para las especies que en este convenio se fijen precios en forma expresa, los valores que acuerden el armador y sus tripulantes.
La carga de pescado en los camiones destinados al efecto, será realizada de acuerdo a las reglamentaciones que la autoridad de aplicación establezca a tales fines.
A los efectos de la determinación de la producción de la embarcación, se tomará en cuenta el total del pescado desembarcado, en muelle al costado del buque, de acuerdo a lo que informen las respectivas actas de descarga realizadas por la autoridad de aplicación pesquera
El pescado decomisado por la autoridad de aplicación, no más allá de las 24 horas de producida la descarga, no se tendrá en cuenta a los efectos de la liquidación de la producción. La resolución de SENASA no podrá ser cuestionada por las partes.
Las especies que no revistan valor comercial, serán liquidadas conformes el valor que para las mismas abonan las fábricas de harina.
El personal de la embarcación se encuentra facultado para designar a un representante a los efectos del control de la descarga de la producción de la embarcación.
La función de control, se realizará por cuenta y orden de los tripulantes, sin ningún tipo de remuneración o responsabilidad por parte del armador y/o propietario

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Sr. JUAN CARLOS CAPILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Ley 3 - D.N.C
D.N.R.T. - MTE y SS

Dirección Nacional de Negociación Colectiva D.N.R.T. FOLIO 510

I. Valor de la Especie Merluza Hubbsi de más de 35 cms.: El precio por kilogramo de la especie merluza hubbsi de más de 35 cms, fresca, acondicionada en cajones de hasta 35 kgs., será de dólares estadounidenses veintidós centavos (u$s 0,22) por kilogramo, el que se liquidará conforme el tipo de cambio comprador neto, para la exportación de productos pesqueros, Banco de la Nación Argentina, importe que se ajustará mensualmente según la cotización del dólar del último día hábil del mes anterior a la liquidación del salario.

II. Valor de la Especie Merluza Hubbsi de menos de 35 cms · El precio por kilogramo de la especie merluza hubbsi de menos de 35 cms, fresca, acondicionada en cajones de hasta 35 kgs , será de dólares estadounidenses catorce centavos (u$s 0,14) por kilogramo, el que se liquidará conforme el tipo de cambio comprador neto, para la exportación de productos pesqueros, Banco de la Nación Argentina, importe que se ajustará mensualmente según la cotización del dólar del último día hábil del mes anterior a la liquidación del salario.

III. Para aquellos trabajadores de puente que se desempeñan en buques fresqueros, cualquiera sea su categoría, se abonará además del precio convenido anteriormente, un adicional por viaje por tareas no específicas, que se otorgará en compensación por las tareas de: a) Control de calidad en las tareas de lavado y acomodado de pescado, trabajo en mesa, separado y clasificado de las especies comerciales, incluyendo la separación del merluzón, estibadas en cajones de hasta 35 kgs ; b) Verificación del correcto funcionamiento de los equipos de navegación, pesca, luces, etc y de la existencia de la documentación pertinente para la autorización a la zarpada y llevar adelante este mismo control mientras dure la navegación; c) confección de los pertinentes partes de pesca, requeridos por la autoridad competente y toda documentación de referencia actual y a futuro.

El valor de esta compensación es por viaje, por tripulante y en forma proporcional al volumen de la carga del buque y por los importes que se detallan en la planilla que se adjunta como ANEXO I del presente convenio Los valores resultantes estarán sujetos a revisión por las partes, cada seis meses

Se conviene que si el buque completa el noventa por ciento de su carga en la especie mencionada y/o supere la marea realizada por el mismo los doce días, el importe establecido se abonará en forma completa

Para los buques pesqueros fresqueros de altura que efectúen tareas de pesca sobre la especie objetivo denominada "Variado Costero" como pesca objetivo, las partes firmantes del presente Convenio acordarán los valores de las diferentes especies.

Para cualquier otra especie cuyo precio no se encuentre especialmente establecido, se abonará el precio promedio comparado de compra por frigoríficos dedicados a la exportación, el que incluye los valores del punto III establecidos precedentemente.

Art.10.- ALISTAMIENTO POR ENTRADA Y SALIDA DEL BUQUE:

Las partes acuerdan, que al personal de puente que participe en las tareas de alistamiento del buque, tanto sea para su zarpada, como para su arribo a puerto, se le abonará la suma que se indica en el Anexo I que forma parte del presente convenio.

Queda establecido entre las partes, que atento el pago que se efectúa, tanto el día de zarpada, como el día de arribo, no se tendrán en cuenta para el devengamiento de francos

Art. 11.- HARINA Y ESPECIES PARA CONSUMO:

Para el supuesto caso que se levante la prohibición de pesca de especies para realización de harina de pescado, los tripulantes que operan en la pesca con destino a fábricas de harina, cuando los mismos realicen captura de especies comerciales para consumo humano y las mismas sean debidamente acondicionadas para tal efecto, se liquidará de acuerdo al destino comercial y a los precios que se convienen en el presente convenio colectivo de trabajo.

Cuando las especies no revistan valor comercial, se liquidará el valor que para las mismas abonen las fábricas de harina de pescado

Art. 12.- REGÍMENES PARA CAPTURAS Y TAREAS ESPECIALES:

Para los buques procesadores que descarguen pescado eviscerado y descabezado, la liquidación se realizará de acuerdo a la siguiente manera para el cálculo del eviscerado y descabezado, se tomará en cuenta la producción transformada en la equivalencia de pescado entero incrementada en un TREINTA por ciento (30%).

Para los buques procesadores con puerto de asiento en las Provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, para el cálculo del eviscerado y descabezado, se tomará en cuenta la producción transformada en la equivalencia de pescado entero, incrementada en un CINCUENTA por ciento (50%).

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Sr. JUAN CARLOS CAPELLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE y SS

Art. 13.- SUELDO ANUAL COMPLEMENTARIO:
El pago del sueldo anual complementario se efectuará a los tripulantes, en la forma y condiciones que establece la legislación aplicable

Art. 14.- LICENCIA ANUAL:
El personal comprendido en el presente convenio gozará de licencias anuales, aplicándose para este caso, lo establecido para esta materia, en la Ley de Contrato de Trabajo
Para los supuestos en que la relación de empleo sea inferior a los seis meses, se aplicará lo acordado precedentemente en forma proporcional.
El armador y/o propietario del buque deberá otorgar las vacaciones en el puerto de residencia o retorno habitual del buque, caso contrario deberá hacerse cargo de los gastos que demande el traslado del tripulante hasta el puerto de residencia o de retorno habitual de la embarcación, no computándose como período de vacaciones el tiempo que demanda el traslado.

Art. 15.- PAGO DE SALARIOS:
Finalizado el mes y hasta el día 10 de cada mes siguiente, el armador y/o propietario del buque efectivizará las liquidaciones de haberes por todo concepto al personal de la empresa, amparado en el presente Convenio
Para el cálculo de la producción, se tomarán en cuenta los buques que hayan ingresado a puerto hasta el último día de cada mes.
El tripulante no efectivo de la empresa, ajustado por un viaje, finalizado el término del contrato, percibirá sus haberes dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de producido el desembarco
El tripulante ajustado por tiempo determinado y que decida desvincularse de la empresa, percibirá también sus haberes dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles posteriores a la recepción por parte del armador y/o propietario del telegrama colacionado pertinente, de renuncia, remitido por el tripulante.
El tripulante que fuera desembarcado en puerto distinto al de su contratación, percibirá los haberes que le correspondan al mes en que se produjo el desembarco, dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles posteriores al mismo
Si el tripulante se desembarcara en puerto distinto al de su contratación, por su propia voluntad, dejando constancia al armador y/o propietario de su resolución, percibirá los haberes que pueda haber devengado, dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de su desembarque, siendo a su cargo los gastos que origine su traslado al puerto de contratación
Cuando el desembarque se produzca en puerto distinto al de su contratación, el armador y/o propietario de la embarcación abonará dentro del mismo período establecido para el pago de las remuneraciones, los gastos que signifique el traslado del tripulante al puerto de contratación, en caso de corresponder.

Art. 16.- FRANCOS COMPENSATORIOS:
Los francos compensatorios, en cuanto a la forma en que los mismos se devengan y la forma de su remuneración, se ajustarán a lo establecido por el presente Convenio:

a) Todo el personal comprendido en el presente Convenio, gozará de un descanso compensatorio equivalente al cincuenta por ciento (50%) de cada día navegado, es decir que el descanso compensatorio se adquiere por cada día navegado multiplicado por el coeficiente 0,5. Cuando el tripulante se encuentre realizando tareas en tierra, convocado por su armador, se computará cada día trabajado en jornada completa como día navegado. En caso de no realizar jornada completa, se calculará en forma proporcional el devengamiento de los francos correspondientes.

b) Los francos compensatorios se usufructuarán en el puerto de retorno habitual del buque.

c) Para que un día de descanso compensatorio pueda computarse como tal, debe ser gozado de 0 a 24 horas.

d) Las empresas podrán conceder los descansos compensatorios desde un puerto que no sea el de retorno habitual, en cuyo caso los gastos de traslado y alimentación del viaje de ida y/o vuelta serán por cuenta de las mismas, no computándose el tiempo de viaje como período de descanso compensatorio.

e) La enfermedad y/o accidente inculpable interrumpe el goce de los descansos compensatorios para dar lugar a la licencia por accidente o enfermedad. Terminada la misma, el beneficiario continuará con el goce de los descansos compensatorios

f) Los francos compensatorios tienen carácter de irrenunciables, siendo nulas todas las estipulaciones que las partes realicen en ese sentido y sólo podrán ser compensados con dinero cuando el tripulante, por cualquier motivo se desvincule de la empresa.

JORGE A. FRIA
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Sr. JUAN CARLOS BARILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE y SS

Negociación Colectiva FOLIO 512

g) La retribución correspondiente al período de franco compensatorio deberá ser abonada al inicio de su goce, de acuerdo a los valores que se encuentren vigentes en ese momento.
Por el presente Convenio, se establecen los valores diarios que constan en la tabla que figura como ANEXO I

h) Todo tripulante que se embarque para relevar a otro que se haya desembarcado para gozar de francos u otras causas, lo hará en calidad de RELEVO, dándose por finalizada la vigencia de la relación laboral en forma automática, por finalizar el viaje para el cual fuera contratado, o por la finalización del motivo que originó su contratación. La sucesiva contratación de un tripulante en calidad de RELEVO no dará derecho a éste a acumular la antigüedad a los efectos de considerarse EFECTIVO, siempre y cuando en el contrato de ajuste se haya indicado claramente que fue contratado como RELEVO

i) El tripulante que una vez finalizado su período de descanso compensatorio se vea imposibilitado de embarcar, por no encontrarse el buque en puerto, quedará automáticamente a las órdenes, percibiendo durante ese lapso una remuneración diaria equivalente al jornal diario básico, en los términos y condiciones establecidos en el artículo 6º del presente Convenio.

j) El tripulante podrá solicitar el goce de los francos compensatorios devengados, mediando notificación previa en forma fehaciente al armador y/o propietario.

Art. 17.- PUNTAJES PARA LOS BUQUES PESQUEROS DE ALTURA:
LA EMPRESA abonará al tripulante, en concepto de sueldo por producción, la suma de dinero que resulte de multiplicar el valor asignado a la mercadería desembarcada por el buque al finalizar cada viaje de pesca, por los coeficientes o porcentajes que a continuación se indican

Tonelaje del buque	Puntaje Patrón	Puntaje Segundo Patrón
Hasta 50 tns.	4.88	2.78
Hasta 75 tns.	4.13	2.48
Hasta 100 tns.	3.83	2.33
Hasta 125 tns	3 68	2.21
Hasta 150 tns.	3.60	2.14
Hasta 175 tns	3.60	2.14
Hasta o más de 200 tns.	3 30	1.91

A los efectos de determinar la capacidad de bodega del buque, y solamente para este fin, la misma se determinará teniendo en cuenta para ello la cantidad de cajones de carga de embarcación y, para efectuar el cálculo, se tendrá en cuenta que los cajones son de cuarenta kilos cada uno.
Cualquier controversia que pudiera presentarse con relación a las dotaciones y puntajes de la embarcación, no será impedimento para la continuación operacional del mismo en la forma y condiciones en que lo hacía hasta el momento de presentarse la controversia.
Las mismas deberán ser resueltas dentro de los quince días de formuladas por la comisión de interpretación del presente Convenio y, para el supuesto caso que la misma no se expidiera, las partes deberán plantear su reclamo ante el Ministerio de Trabajo de la Nación, Dirección Nacional de Relaciones de Trabajo, el que, con informe de la Prefectura Naval Argentina, determinará cual es la dotación, puntaje y capacidad de bodega de la embarcación
La firma del contrato de ajuste por parte del tripulante, significa la aceptación por parte del mismo del puntaje asignado, no siendo admisibles reclamos posteriores por diferencias de puntaje.

Art 18.- RESPONSABILIDADES DEL PATRON:
La responsabilidad del Patrón comprende sus obligaciones propias como máxima autoridad de la navegación y de la operación de pesca, en el cumplimiento de la metodología de trabajo que establezcan las normas vigentes, y la obtención de la calidad de la materia prima requerida por LA EMPRESA.
Deberá respetar y hacer respetar todas las normas emanadas por la autoridad competente.

Art. 19.- RESPONSABILIDADES DEL SEGUNDO PATRON:
El segundo patrón, secunda al capitán en la ejecución de sus tareas, auxiliándolo y asumiendo las funciones delegadas, que su superior determine

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

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

Dirección Negociación Colectiva D.N.R.T. FOLIO 513

Art. 20.- TRABAJOS CON BUQUE EN PUERTO:
Estando el buque en puerto, la jornada de trabajo será de ocho horas (8), pudiendo las partes adecuar la misma al régimen que pueda ser más conveniente para las tareas a desarrollar.
Todas las horas que superen la jornada de trabajo de ocho horas, únicamente cuando el buque se encuentre en puerto serán abonados con el recargo que establece la legislación laboral vigente
Las guardias con buque en puerto anclado en rada, deberán ser realizadas de acuerdo a las órdenes e instrucciones que impartan el armador y/o propietario de la embarcación.
El valor del día de trabajo en puerto, cuando el personal cumpliere con la jornada legal de trabajo, se establece en los importes que figuran en la planilla que se adjunta como ANEXO I del presente convenio Las partes acuerdan que estos valores estarán sujetos a revisión cada seis meses

Art. 21.- PLANILLA DE VIAJE:
El armador y/o propietario del buque pesquero deberá poner a disposición la planilla correspondiente al viaje efectuado, con membrete de la empresa, en la sede de la misma.
Dicha planilla deberá contener el siguiente detalle: cantidad de cajones descargados por cada especie, peso total del pescado desembarcado, destino comercial del mismo, envases vacíos a bordo del viaje efectuado, total de cajones cargados antes de la iniciación del viaje realizado
Dicha planilla deberá ser firmada por la persona responsable de la empresa y refrendada por el Capitán, Piloto o Patrón.
En la planilla, deberá indicarse el precio obtenido por los productos comercializados y/o los convenidos según este Convenio

Art. 22.- REGRESO DEL BUQUE SIN CARGA COMPLETA:
Cuando por decisión exclusiva del armador y/o propietario del buque, originada por razones comerciales, se disponga que el buque suspenda sus tareas de pesca y regrese al puerto cuando aún no se hubiese completado la carga total de la embarcación, a los tripulantes se les compensará, los valores correspondientes al treinta por ciento (30%) faltante que corresponda al de la especie predominante capturada hasta ese momento.

Art. 23.- VIAJES DE PESCA CON DESTINO A PUERTOS EXTRANJEROS:
Las remuneraciones de los tripulantes para los viajes de pesca con destino a puertos extranjeros, se liquidarán con los procedimientos normales fijados en este convenio y de acuerdo a los valores finales establecidos en la factura de venta de los productos capturados
Para la determinación de la participación de la tripulación en el viaje realizado, se tomará únicamente en cuenta el valor de venta del producto capturado, no computándose fletes, comisiones, etc.
En los casos en que se realicen estos viajes, se entregará a cada tripulante, en concepto de viáticos la suma de dólares estadounidenses cincuenta y dos (U$S 52,00) por cada día en que deba permanecer el buque amarrado en puerto extranjero.

Art. 24.- ASISTENCIA O REMOLQUES:
En caso de prestar servicio de asistencia o remolques, el armador y/o propietario que preste servicios deberá abonar a los tripulantes de su buque el monto que corresponda por el servicio prestado, ello de la siguiente manera.
El tripulante amparado por el presente convenio, percibirá en concepto de remuneración por servicio de asistencia o remolque lo que resulte de multiplicar el puntaje asignado de acuerdo a su categoría o cargo a bordo, por el monto total que devengue el servicio prestado.
Las liquidaciones por servicio de asistencia y/o remolque deberán ser abonadas a los tripulantes dentro de un período máximo de noventa (90) días a partir de la fecha de realización de los servicios, en la forma y condiciones que establece la Ley de la Navegación.
Los montos percibidos, deberán constar en las liquidaciones de haberes como valor de referencia sobre el cual se efectúa la liquidación individual
El tripulante tendrá derecho a nombrar a un perito naval, contable o jurídico que represente los intereses económicos del mismo, a su cargo
Dentro de los sesenta (60) días de efectuado el remolque o asistencia, el tripulante percibirá un adelanto a cuenta de la liquidación final, del cincuenta por ciento (50%) de los valores devengados por el servicio prestado.
En caso de controversia sobre el valor del servicio, se estará a los importes que haya percibido el armador y/o propietario de parte del asistido o remolque.
Cuando se trate de buques del mismo armador y/o propietario, se estará a los valores que indique la legislación marítima aplicable.

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Sr. JUAN CARLOS CAPILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE y SS

Dirección Nacional de Negociación Colectiva D.N.R.T. FOLIO 614

Art. 25.- VIAJE EN LASTRE Y/O PILOTAJE A PUERTOS NACIONALES O EXTRANJEROS:

El viaje en lastre y/o pilotaje, a cualquier puerto y/o dique de carena, dentro de la jurisdicción de la República Argentina, será abonado de acuerdo al siguiente sistema:

El valor total del mismo, será el que resulte del valor de la producción de un viaje completo de merluza, de acuerdo con la capacidad permitida por la autoridad de aplicación del buque a trasladar, al precio de dicha especie, al momento en que se realice la tarea, cuando el viaje supere los diez días. Cuando la duración del viaje sea inferior, se liquidará ese importe en forma proporcional a los días que insuma el viaje a realizar.

Se realizará el procedimiento normal de multiplicar, precio por kilogramo por el puntaje individual, de acuerdo a las diferentes categorías de los tripulantes afectados al mismo, para obtener de esa forma, el salario correspondiente para éstos.

Para el supuesto caso en el que correspondiere, se adicionará al importe establecido en el párrafo anterior, la suma en divisas y/o en concepto de viáticos conforme lo establecido en el artículo 23º del presente convenio

Los gastos ocasionados por los tripulantes, durante el traslado para efectuar la comisión por viajes, comidas y/o alojamiento, quedan a cargo exclusivo del armador y/o propietario del buque, debiéndose realizar dichos gastos de acuerdo a lo normal y habitual para estas ocasiones.

La manutención de los tripulantes afectados al lastre y/o pilotaje, quedará exclusivamente a cargo del armador, en la forma y condiciones que se establecen en el presente convenio

El contrato de ajuste para estas comisiones se redactará y firmará en el momento de ser convocado el tripulante, teniendo prioridad de realizar el pilotaje y/o viaje en lastre el personal estable del buque.

El plazo para liquidar los haberes devengados por la realización de los pilotajes y/o viajes en lastre no podrá superar las setenta y dos horas hábiles en los casos en que los mismos sean realizados por personal relevante.

Cuando dicha tarea fuera realizada por el personal efectivo de la embarcación, la remuneración correspondiente a la misma será integrada en la liquidación mensual de haberes.

La dotación de puente para la realización de esos servicios, será la de seguridad que establezca la Prefectura Naval Argentina

Art. 26.- EMBARCO O DESEMBARCO EN PUERTO DISTINTO AL DE DESTINO:

El armador y/o propietario del buque tendrá a su cargo los gastos que demanden el traslado del tripulante que fuere contratado para embarcar en puerto distinto al de su contratación, debiendo corresponder los gastos de viáticos y de traslado más los valores que resulten del sueldo básico diario, durante el tiempo de traslado.

Lo mismo deberá abonar el armador que desembarcara al tripulante en puerto distinto al de su contratación, salvo que haya sido a pedido de este último

Al ser convocado el tripulante y antes de iniciar el traslado al puerto de embarque, se deberá redactar y firmar el correspondiente contrato de ajuste.

Art. 27.- LICENCIAS ESPECIALES:

A estos efectos, se aplicarán las normas establecidas por la Ley de Contrato de Trabajo.

El tripulante, tendrá derecho a las siguientes licencias especiales:

a) Por nacimiento de hijo: dos días hábiles

b) Por matrimonio diez días.

c) Por fallecimiento de cónyuge o persona con la cual estuviere unido en aparente matrimonio, hijo o padre: tres días hábiles

d) Por fallecimiento de hermano dos días hábiles.

e) Para rendir todo tipo de exámenes para la obtención de títulos o patentes fijadas por las autoridades marítimas, o en la enseñanza media y/o universitaria de acuerdo a la currícula en particular de la Escuela Nacional de Pesca. A los efectos del otorgamiento de este licencia, los exámenes deberán estar referidos a los planes de enseñanza oficial o autorizados por los organismos provinciales o nacionales competentes. El beneficiario deberá acreditar ante el armador y/o propietario, haber rendido examen, mediante la presentación del certificado expedido por el Instituto en el cual cursa los estudios.

Las licencias especiales, excepto por matrimonio y para rendir exámenes, se efectuarán al regreso del viaje si los acontecimientos causantes de las mismas se produjeran durante la navegación del tripulante.

Las de capacitación deberán ser acordadas con la empresa armadora como mínimo dos meses antes.

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Dr. JUAN CARLOS CAPILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE y SS

Durante esas licencias, el tripulante percibirá como remuneración el importe correspondiente al valor diario del sueldo garantizado

Art. 28.- LICENCIAS POR ENFERMEDAD:
En los casos en que el personal beneficiado por el presente convenio deba gozar de licencia por enfermedad o accidentes inculpables, los períodos en que corresponda otorgar ese beneficio serán similares a los establecidos por el Art. 208º de la Ley de Contrato de Trabajo.
Cuando el trabajador se encuentre de licencia por enfermedad, percibirá los salarios que le correspondan, debiendo tomarse para su cálculo diario el valor del total de las remuneraciones sujetas a aportes percibidas por el trabajador durante los últimos 180 días dividido por el coeficiente 180, o en forma proporcional para el caso de antigüedad menor a 180 días.

Art. 29.- LICENCIAS POR ACCIDENTES DE TRABAJO:
Para estos supuestos, será de aplicación la ley de accidentes de trabajo, a todos sus efectos.

Art. 30.- ASIGNACIONES FAMILIARES:
Las empresas armadoras darán cumplimiento a las leyes vigentes en materia de subsidios familiares que rigen para el personal de la especialidad.

Art. 31.- MANUTENCIÓN - COMIDAS:
A partir de la fecha de firma del presente convenio el armador y/o propietario de la embarcación se hará cargo de los gastos que demanda la manutención o comida de los tripulantes que operen en los buques pesqueros de altura hasta el valor que se indica en la tabla que figura en el ANEXO I del presente convenio, por día efectivamente navegado. Las partes acuerdan que estos valores estarán sujetos a revisión cada seis meses.

Art. 32.- HORARIOS DE COMIDAS EN NAVEGACIÓN:
El horario de comidas navegación será establecido en los horarios habituales. Sólo el capitán podrá alterar el mismo, en función de encontrarse éste y los oficiales las 24 hs a disposición por razones exclusivamente operativas y de seguridad de la navegación

Art. 33.- MANUTENCIÓN DEL TRIPULANTE ESTANDO EL BUQUE EN PUERTO:
El armador y/o propietario de la embarcación proveerá la manutención correspondiente al tripulante de puente que fuere designado para cumplir la jornada de trabajo en puerto y cuando la misma por razones operativas se cumpla en los horarios de 07.00 a 11.00 horas y de 14.00 a 18 00 horas o entre las 18.00 y las 07.00 del día siguiente.
Entre las 11.00 y 13 00 horas y entre las 19.00 y 21.00 horas, salvo necesidades de la operación, se dispondrá de almuerzo y cena, siempre que el buque cuente con servicio de cocina habilitado a bordo. En su defecto, el armador y/o propietario proveerá de una vianda o bien abonará por tal concepto los importes que se establecen en el artículo correspondiente del presente convenio. Quedan incluidos el desayuno y la merienda en los importes que se abonan por cuenta del armador

Art. 34.- ELEMENTOS DE HIGIENE:
Los armadores y/o propietarios de los buques pesqueros de altura, tendrán a su exclusivo cargo, equipar a los mismos con elementos de higiene general y personal, ropa de cama, como ser sábana, almohada y colchón, con sus correspondientes fundas, jabones, papel sanitario y desinfectantes.

Art. 35.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD:
El buque pesquero de altura estará dotado y/o equipado con los artefactos, instrumentos, elementos de seguridad personal y general necesarios para la seguridad de la vida humana en el mar y con la finalidad de lograr el éxito de la expedición, en un todo de acuerdo a las reglamentaciones dictadas por la Prefectura Naval Argentina y toda norma que garantice la higiene y salubridad de los lugares de trabajo. Todo buque deberá contar con un botiquín de primeros auxilios, con elementos necesarios para realizar los mismos en navegación, de acuerdo a los requisitos que exija la Prefectura Naval Argentina.

Art. 36.- PARADA DE EMERGENCIA DE LOS GUINCHES:
Todo buque pesquero de altura llevará un sistema de parada de emergencia de los guinches de pesca, con la finalidad de evitar posibles accidentes

Art. 37.- DESRATIZACIÓN:
Las empresas armadoras procederán a desratizar los buques pesqueros, como mínimo, cada seis meses

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Dr. JUAN CARLOS CAPILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T. MTE y SS

Dirección Nacional de Negociación Colectiva D.N.R.T. FOLIO 316

Art. 38.- HORARIO MÍNIMO DE DESCANSO:
En todos los buques pesqueros de altura se respetará como mínimo un horario de descanso ininterrumpido por día de ocho horas, debiendo respetarse las guardias correspondientes.

Art. 39.- ANÁLISIS DE POTABILIDAD DE AGUA:
Las empresas armadoras procederán a realizar, como mínimo, una vez cada seis meses el análisis de la potabilidad del agua de los buques pesqueros de altura.

Art. 40.- PERSONAL EFECTIVO:
Se considerará personal efectivo de la empresa a los beneficiarios del presente Convenio, que acrediten una antiguedad en la misma no menor de ciento veinte días (120) días de enrolado en la empresa.

Art. 41.- RÉGIMEN DE INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO:
A los efectos de la indemnización por despido sin causa, se aplicará lo establecido en el Acta Acuerdo Nº 370/71, con exclusión a cualquier disposición de la Ley de Contratos de Trabajo -

Art. 42.- PARITARIA PERMANENTE:
La Cámara Argentina de Armadores de Buques Pesqueros de Altura y la Cámara de la Industria Pesquera Argentina con el Sindicato firmante del presente convenio, constituirán en los términos de la Ley 23.545 una Comisión Paritaria Permanente para el sector de los trabajadores de puente, la que será integrada por cinco representantes del sector empresario y cinco representantes del sector sindical, con el objeto de interpretar el alcance general y particular del mismo, debiendo, en caso de controversia, elevar la cuestión planteada, al Arbitro designado para su consideración y resolución.
Bajo la presidencia de un funcionario de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo del Ministerio de Trabajo de la Nación, esta Comisión Paritaria deberá ser convocada y se reunirá a pedido de cualquiera de las partes y/o por disposición de la autoridad de aplicación, en instancia previa conciliatoria.
Con esa finalidad, las partes se comprometen a no adoptar ningún tipo de medidas de acción directa, en tanto y en cuanto la Comisión Paritaria Permanente no se haya expedido sobre la controversia existente entre las mismas En caso de divergencia entre las partes y/o no pronunciamiento por dicha comisión en el plazo de treinta días de su convocatoria, las partes deberán elevar el diferendo a la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo para su tratamiento, la que decidirá a través del funcionario que determine sobre la controversia planteada

Art. 43.- SINIESTRO O NAUFRAGIO:
Cuando se produzca un siniestro a bordo y como consecuencia del mismo se ocasione pérdida o deterioro de los efectos personales y/o equipos de los tripulantes amparados por el presente convenio, el armador y/o propietario del buque abonará a cada uno de los damnificados el importe equivalente a dos mil quinientos pesos ($ 2.500.-).
El importe indicado, se abonará con la liquidación correspondiente al mes en que ocurrió el siniestro o naufragio

Art. 44.- FALLECIMIENTO DEL TRIPULANTE:
Cuando ocurra el fallecimiento del tripulante durante la realización de un viaje, el armador y/o propietario agotará los recursos necesarios tendientes a que sus restos sean trasladados al puerto de embarco y/o de retorno habitual del buque y/o lugar de residencia de aquel, todo ello, condicionado a las reglamentaciones pertinentes, al deseo expreso del familiar más directo y a que el deceso no sea consecuencia de una enfermedad infecto-contagiosa
En caso de siniestro y/o naufragio del buque y/o situación de hombre al agua, se agotarán todos los recursos tendientes a encontrar al o los desaparecidos, siempre que a juicio de quien ejerza el comando de la nave, ello no implique grave riesgo para la seguridad de la embarcación y/o de los sobrevivientes.
El armador y/o propietario del buque se hará cargo del gasto que demande el servicio fúnebre para el entierro del tripulante fallecido, en estas circunstancias
Los derecho-habientes del tripulante fallecido, tendrán derecho al cobro de los importes de los haberes de aquel, directamente del armador y/o propietario, en el orden sucesorio y en la proporción establecida en el Código Civil, justificando el vínculo con las respectivas partidas a estos fines.

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

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

Art. 45.- CAMBIO DE ACTIVIDAD DEL BUQUE:
En caso que los buques pesqueros de altura modificarán su actividad específica y modalidades operativas, a fin de establecer su adecuación a las normas de este convenio, las partes se reunirán en Comisión Paritaria o interpretación para estos fines

Art. 46.- COMUNICACIONES:
El personal de puente tendrá derecho a comunicarse con sus familiares mediante enlace radiotelefónico, por lo menos una (1) vez durante un viaje de pesca, sin cargo alguno, por no más de tres (3) minutos por llamada

Art. 47.- ADELANTOS DE SUELDOS:
Los tripulantes comprendidos en este Convenio, podrán solicitar de su empleador, del 15 al 25 de cada mes, un adelanto de sus remuneraciones, la que no podrá exceder el 50% del sueldo garantizado vigente en el mes en que se solicite el anticipo.

Art. 48.- BUQUE EN REPARACIONES Y/O DIQUE DE CARENA:
Encontrándose en reparaciones y/o dique de carena, el personal convocado para efectuar las reparaciones y/o control de las mismas, percibirá como mínimo y mensualmente en concepto de haberes, el sueldo garantizado vigente en ese momento.
El traslado de los tripulantes al lugar en donde se encuentre el buque, que se encontrara fuera del lugar de residencia habitual de los mismos, estará a cargo de la empresa, en la forma y condiciones establecidas en este convenio para los traslados del personal.
La manutención diaria del tripulante, de ese personal, estará a cargo de la empresa y para el supuesto que el buque no cuente con cocina a bordo habilitada, el armador y/o propietario abonará el importe establecido por este convenio para el rubro manutención, en forma directa al tripulante, con más un recargo del 100%
El mismo tratamiento tendrán los gastos por alojamiento que realice el tripulante, debiendo contemplarse la razonable privacidad y decoro en el mismo.

Art. 49.- ZARPADA DEL BUQUE - HORARIO DE SALIDA:
El personal amparado por el presente convenio, deberá presentarse en el horario acordado conjuntamente con el armador y/o propietario para la zarpada del buque.
Se establece que entre la entrada y salida del buque en operaciones normales, no podrá mediar un lapso inferior a las veinticuatro horas.

Art. 50- APORTES Y CONTRIBUCIONES:
Se dará cumplimiento a las leyes y disposiciones vigentes, que rigen para el personal en relación de dependencia

Art. 51.- CUOTA SINDICAL:
El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales del personal afiliado al sindicato firmante del presente convenio en calidad de agente de retención y en concepto de Cuota Sindical el cuatro por ciento (4%) de las mismas y procederá a depositarlo dentro de los plazos resultantes de la legislación aplicable en la cuenta corriente que le indique el sindicato mencionado.

Art 52.- CONTRIBUCIÓN SOLIDARIA:
El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales del personal no afiliado al sindicato firmante del presente convenio en calidad de agente de retención y en concepto de Contribución Solidaria, conforme lo normado en el artículo 37º de la Ley 23.551 y el artículo 9º de la Ley 14 250, tres y medio por ciento (3,5 %). Quedan eximidos de dicho pago aquellos trabajadores que se encontraran afiliados a la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patrones de Pesca, así como aquellos que pertenezcan a otra entidad sindical.

Art 53.- CONTRIBUCIÓN PARA ACCIÓN SOCIAL:
Las partes establecen que a partir de la vigencia del presente convenio, la parte Patronal aportará los valores mensuales que se indican en el Anexo I del presente, durante los meses de Febrero a Noviembre inclusive, (es decir diez meses), por trabajador de puente que se desempeñe como personal efectivo bajo relación de dependencia. Para el personal de relevo el importe se considerará en proporción al tiempo de efectiva prestación de servicios durante el mes, en concepto de contribución para acción social

Art.54.- CONTRIBUCIÓN PARA CAPACITACIÓN:
Las partes establecen que a partir de la vigencia del presente convenio, la parte Patronal aportará los valores mensuales que se indican en el Anexo I del presente, durante los meses de Febrero a Noviembre inclusive, (es decir diez meses), por trabajador de puente

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

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

que se desempeñe como personal efectivo bajo relación de dependencia. Para el personal de relevo el importe se considerará en proporción al tiempo de efectiva prestación de servicios durante el mes, en concepto de contribución para capacitación.

Art 55.- MONTOS Y DESTINOS DE LOS DEPÓSITOS:

La cuota sindical del 4 %, y la contribución solidaria del 3,5 %, la contribución para acción social y la contribución para capacitación, serán depositadas en forma mensual en la cuenta corriente que la Asociación informará a las Cámaras firmantes del presente convenio

Los comprobantes de los depósitos y nómina del personal y remuneraciones correspondientes a cada pago serán entregados al Sindicato en la forma y plazos determinados en las reglamentaciones aplicables y utilizando el sistema previsto por la parte sindical con dicho objeto

A los fines de esta norma, los tripulantes están obligados a denunciar, con carácter de declaración jurada, si se encuentran o no afiliados al Sindicato, al comienzo de la vinculación, debiendo -asimismo- notificar al empleador y a la entidad sindical, todo cambio que se produzca en lo sucesivo que pueda alterar su situación u originar obligaciones del empleador en su calidad de agente de retención, tales como la afiliación, desafiliación, etc

Se deja aclarado que la armadora y/o propietaria no estará obligada a efectuar ningún otro descuento a sus tripulantes que los establecidos en el presente, ni a efectuar aportes que no sean los establecidos por la legislación vigente.

Art. 56.- 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, 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

Los comprobantes de los depósitos 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 y utilizando el sistema previsto por la obra social con dicho objeto

Art.57.- APORTE SOLIDARIO A CÁMARAS SIGNATARIAS DEL CONVENIO:

Todas las empresas que empleen personal encuadrado en el presente Convenio, deberán depositar a la orden de la Cámara de la Industria Pesquera Argentina y/o de la Cámara Argentina de Armadores de Buques Pesqueros de Altura, en forma mensual, y dentro del período comprendido entre los días 10 y 20 de cada mes, el importe equivalente al uno y medio por ciento (1,5%) del total de las remuneraciones sujetas a aportes correspondientes al personal de puente, que hayan liquidado en el curso de ese mes.

Art. 58.- DIA DEL TRABAJADOR MARÍTIMO:

El día 29 de diciembre es reconocido como el del Trabajador marítimo, por lo que a los efectos de la liquidación de haberes, será considerado como feriado.

Art. 59.- PAZ SOCIAL:

Las partes estarán obligadas a agotar todas las instancias de conciliación previstas en este Convenio y en las normas vigentes como condición previa a la realización de medidas de acción directa

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.

Dra. NOEMI RIAL
SECRETARIA DE TRABAJO

Dr. JUAN CARLOS CAFILLA
Secretario de Conciliación
Depto. R.L. Nº 3 - D.N.C.
D.N.R.T. - MTE y SS

Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo
Negociación Colectiva D.N.R.T.
FOLIO 321

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social

Dra. NOEMI RIAL
SECRETARIA DE TRABAJO

Expediente N° 66.571/98

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los **Diecinueve** días del mes de **Octubre** del año **Dos Mil Once,** siendo **las 15,00 horas** comparecen en el **MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL** – ante la señora **Secretaria de Trabajo Dra. Noemí RIAL,** secundada por el señor **Juan Carlos CARILLA, Secretario de Relaciones Laborales** del Departamento Relaciones Laborales N° 3 de la Dirección Nacional Relaciones del Trabajo, en representación de la **CAMARA ARGENTINA DE ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS DE ALTURA (CAABPA)** lo hace el **Ing. Juan D. SOCRATE** en su calidad de Presidente , en representación de la **CAMARA DE LA INDUSTRIA PESQUERA ARGENTINA (CAIPA)** lo hace el **Cpn Gabriel QUERCIA** en su calidad de Presidente asistido por el **Dr. Fernando M. RIVERA** en su calidad de letrado Apoderado**,** por una parte y por la otra en representación de la **ASOCIACION ARGENTINA DE CAPITANES Y PATRONES DE PESCA** lo hacen el señor **Jorge FRIAS** en su calidad de Secretario General, conjuntamente con los señores **Rodolfo PISAURI, Ricardo Osvaldo VILLAN**, **Juan José VELICH, Jorge GARAVANO** asistidos por los **Dres. Federico LARROY y Carlos CAÑON** todos con identidad y demás datos acreditados ante este Ministerio.----------

Declarado abierto el acto por la Señora Secretaria de Trabajo, esta procede a ceder el uso de la palabra a **las partes quienes de común acuerdo MANIFIESTAN:** Que habiendo culminado satisfactoriamente las negociaciones comparecen ante la señora Secretaria de Trabajo a fin de presentar el texto ordenado final del nuevo Convenio Colectivo de Trabajo. Que en este acto ratifican en un todo el texto y firmas del mismo, solicitando se proceda a su homologación y registro conforme la legislación vigente en la materia. Sin perjuicio de ello quieren dejar por escrito en la presente el expreso agradecimiento a la señora Secretaria de Trabajo por haber guiado a las partes a la concreción del convenio evitando estériles enfrentamientos.----------

Seguidamente la Señora Secretaria de Trabajo atento lo expuesto, deja constancia que recibe el texto ordenado final del nuevo Convenio Colectivo de Trabajo el que pasa a ser agregado a las presentes actuaciones e imprimiéndose el pertinente tramite.----------

Siendo las 17,00 horas se da por finalizado el acto firmando los comparecientes de conformidad previa lectura y ratificación ante la Señora Secretaria de Trabajo.---------

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

PARTE EMPRESARIA **PARTE SINDICAL**

JORGE A. FRIAS
SEC. GENERAL NACIONAL
A.A.C.P. y P.P.