

## **B.O. 24/06/10 - Res.270/10 - TRABAJO - SIMAPE y CEPA**

**MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL**

**SECRETARIA DE TRABAJO**

Resolución N° 270/2010

**C.C.T. N° 580/2010**

Bs. As., 5/3/2010

---

**VISTO** el Expediente N° 1.290.819/08 del Registro del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, la Ley N° 14.250 (t.o. 2004), la Ley N° 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias, y

**CONSIDERANDO:**

Que a fojas 181/211 del Expediente N° 1.290.819/08 obra el Convenio Colectivo de Trabajo celebrado entre el SINDICATO MARITIMO DE PESCADORES (SI.MA.PE.) y el CONSEJO DE EMPRESAS PESQUERAS ARGENTINAS (C.E.P.A.), ratificado a foja 212, conforme a lo dispuesto en la Ley de Negociación Colectiva N° 14.250 (t.o. 2004).

Que la vigencia del Convenio Colectivo de Trabajo se establece a partir del 1° de enero de 2010 hasta el 1° de enero de 2011.

Que el ámbito de aplicación del presente convenio se circunscribe a la correspondencia entre la representatividad que ostenta el sector empresario firmante y la entidad sindical signataria, emergente de su personería gremial.

Que respecto a lo pactado en el Artículo 5° del Convenio de marras, las partes deberán tener presente lo dispuesto en el Artículo 19 de la ley citada ut supra.

Que asimismo se acreditan los recaudos formales exigidos por la Ley N° 14.250 (t.o. 2004).

Que de la lectura de las cláusulas pactadas, no surge contradicción con la normativa laboral vigente.

Que las partes acreditan la representación que invocan con la documentación agregada en autos.

Que la Asesoría Técnico Legal de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo de este Ministerio, tomó la intervención que le compete.

Que por lo expuesto, corresponde dictar el pertinente acto administrativo de homologación, de conformidad con los antecedentes mencionados.

Que por último corresponde que una vez dictado el presente acto administrativo homologatorio, se remitan estas actuaciones a la Dirección de Regulaciones del Trabajo, a fin de evaluar la procedencia de efectuar el Proyecto de Base Promedio y Tope Indemnizatorio, de conformidad con lo establecido en el Artículo 245 de la Ley N° 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias.

Que las facultades de la suscripta para resolver en las presentes actuaciones, surgen de las atribuciones otorgadas por el Decreto N° 900/95.

Por ello,

**LA SECRETARIA DE TRABAJO**

**RESUELVE:**

ARTICULO 1° — Declárase homologado el Convenio Colectivo de Trabajo celebrado entre el SINDICATO MARITIMO DE PESCADORES (SI.MA.PE.) y el CONSEJO DE EMPRESAS PESQUERAS ARGENTINAS (C.E.P.A.), que luce a fojas 181/211 del Expediente N° 1.290.819/08, ratificado a foja 212, conforme a lo dispuesto en la Ley de Negociación Colectiva N° 14.250 (t.o. 2004).

ARTICULO 2° — Regístrese la presente Resolución en el Departamento Despacho dependiente de la SUBSECRETARIA DE COORDINACION. Cumplido, pase a la Dirección de Negociación Colectiva a fin que Departamento Coordinación registre el Convenio Colectivo de Trabajo obrante a fojas 181/211 del Expediente N° 1.290.819/08.

ARTICULO 3° — Remítase copia debidamente autenticada al Departamento Biblioteca para su difusión.

ARTICULO 4° — Notifíquese a las partes signatarias. Posteriormente, pase a la Dirección de Regulaciones del Trabajo, a fin de evaluar la procedencia de elaborar el Proyecto de Base Promedio y Tope Indemnizatorio, de conformidad con lo establecido en el Artículo 245 de la Ley N° 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias. Finalmente, procédase a la guarda del presente legajo.

ARTICULO 5° — Hágase saber que en el supuesto que este MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL no efectúe la publicación de carácter gratuito del Convenio Colectivo de Trabajo y de esta Resolución, las partes deberán proceder de acuerdo a lo establecido en el Artículo 5° de la Ley N° 14.250 (t.o. 2004).

ARTICULO 6° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

— Dra. NOEMI RIAL, Secretaria de Trabajo.

---

Expediente N° 1.290.819/08

Buenos Aires, 8 de marzo de 2010

De conformidad con lo ordenado en la RESOLUCION ST N° 270/10, se ha tomado razón de la Convención Colectiva de Trabajo obrante a fojas 181/211 del expediente de referencia, quedando registrado con el número 580/10. — JORGE ALEJANDRO INSUA, Registro de Convenios Colectivos, Departamento Coordinación - D.N.R.T.

**CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO PARA BUQUES CONGELADORES ARRASTREROS APLICABLE AL PERSONAL DE MARINERIA Y MAESTRANZA REPRESENTADOS POR EL SI.MA.PE.Y EMPRESAS ASOCIADAS A C.E.P.A.**

**GENERALIDADES**

Artículo 1. PARTES INTERVINIENTES

El CONSEJO DE EMPRESAS PESQUERAS ARGENTINAS (C.E.P.A.), el SINDICATO MARITIMO DE PESCADORES (SI.MA.PE.).

Artículo 2. AMBITO DE APLICACION

El Convenio colectivo de trabajo será de aplicación para todo el personal de marinería, maestranza y auxiliar de factoría que se desempeñe a bordo de buques pesqueros congeladores con procesamiento a bordo, de pabellón nacional, cuyo propietario o armador se encuentre asociado o representado por C.E.P.A. (Puerto de matrícula Ciudad de Mar del Plata, Pcia. De Buenos Aires).

Artículo 3. PERIODO DE VIGENCIA

Este convenio colectivo de trabajo regirá a partir del día 1ro. de enero de 2010 hasta el 1ro. de enero del año 2011.

#### Artículo 4. NORMAS APLICABLES

La relación de trabajo entre los Tripulantes de marinería y maestranza y el Propietario o Armador del buque, se regirá por este Convenio Colectivo de Trabajo, la Ley de Navegación y por un Contrato de Ajuste según el Anexo I. En defecto de las previsiones de este convenio, y en tanto fueran compatibles con la naturaleza del trabajo a bordo —según lo normado por su Artículo 2º de la L.C.T.— serán aplicables las disposiciones de la Ley General de Contrato de Trabajo, así como la normativa de carácter internacional, conforme adhesión de la Carta Magna de nuestro país (Convenio 188 de la OIT y sus recomendaciones. Marpol y Solas).

#### Artículo 5. CADUCIDAD DE ACUERDOS ANTERIORES

A partir de la suscripción de este Convenio Colectivo de Trabajo, quedan sin efecto todos los convenios y/o acuerdos generales o particulares, celebrados entre la cámara patronal signataria o alguna de las empresas que la integran, y las entidades sindicales firmantes, o sus tripulaciones. Se deja expresamente aclarado que este CCT reemplaza en su totalidad el régimen salarial y condiciones de trabajo preexistentes, toda vez que se trata de una regulación totalmente nueva que sustituye y/o absorbe cualquier incremento o premios otorgados con anterioridad al presente, sin que en ningún pueda invocarse la subsistencia o acumulación de beneficios anteriores.

#### Artículo 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 interiores a las fijadas en este Convenio y en las normas que lo complementan, para la categoría o cargo del Tripulante del que se trate. Asimismo se deja constancia que en ningún caso la aplicación de este convenio significará la disminución o rebaja de los niveles salariales de que venían gozando los tripulantes comprendidos en el presente.

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

El Armador y/o Propietario podrá, a su criterio, someter al Tripulante a un examen médico previo a su contratación, a fin de evaluar su aptitud para trabajar en buques pesqueros. Asimismo, atento la especial tecnología desarrollada a bordo de éstos, tendrá derecho a constatar sus antecedentes profesionales para evaluar su aptitud para el tipo de navegación, captura y procesamiento a realizar, antes de su contratación.

#### Artículo 8. CONTRATO DE AJUSTE

El Contrato de Ajuste individual, se ajustará al modelo que se establece como Anexo "I" (contrato de ajuste). Se otorgará en dos ejemplares, uno de los cuales se destinará al Tripulante y el otro al Propietario y/o Armador. Este contrato podrá celebrarse por uno o más viajes o por tiempo; y se considerará anulado si el Tripulante no se enrola o solicitara el desembarco antes de finalizar la marea.

### **REGIMEN DE TRABAJO**

#### Artículo 9. TRASLADO DE PERSONAL

Cuando el embarque de un Tripulante demandare su traslado a un puerto situado en localidad distinta de la de su primer contratación, el Armador o Propietario abonará todos los gastos, con comprobantes, que durante su normal desarrollo genere dicho traslado, por pasajes, manutención y cuando correspondiere, alojamiento. Los gastos de manutención se ajustarán a los valores previstos en el 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, cuando el desenrolamiento obedezca a una decisión unilateral del Armador, y siempre que no sea consecuencia de un despido justificado o 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 primera contratación y el 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, cuyas frecuencias no afecten la normal operación del buque. No será exigible el traslado aéreo cuando el tripulante registre menos de treinta (30) días de enrolamiento, inmediatamente anteriores al traslado y/o el desenrolamiento se hubiere efectuado a su pedido.

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

En caso de desembarco del Tripulante por petición del mismo sin que mediara una causa atendible, los gastos de traslado, alimentación y alojamiento, estarán a cargo del trabajador, procediéndose al descuento de los haberes que tuviere para percibir.

#### Artículo 10. PRESENTACION A BORDO

Con una anticipación de doce (12) horas a la zarpada estimada, el Capitán, o el Armador, o el Propietario, comunicará a la tripulación por medio de la pizarra de planchada, la hora de presentación a bordo y la de zarpada, debiendo existir entre ambas un lapso no inferior a cuatro (4) horas; transcurrida una (1) hora de tolerancia respecto de la hora fijada para la presentación a bordo, el Capitán, el Armador o Propietario podrá desembarcar en la forma correspondiente al Tripulante que no se hubiere presentado sin causa justificada.

#### Artículo 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, que permitan la confección de menús que se adapten a las exigencias climáticas de las zonas en que opere el buque, de conformidad con el gramaje de la Marina Mercante y a las siguientes prescripciones:

Desayuno forzado, variado, igualmente a la merienda.

Almuerzo y cena compuestos de entrada, plato caliente, postre o fruta, café o té. La calidad, cantidad y menús deberán ser exactamente iguales para todos los tripulantes.

A partir de las ocho (8) horas de trabajo en la planta se otorgará un servicio de refuerzo alimentario caliente.

#### Artículo 12. COMISION DE VIVERES

La comisión de víveres se formará por el un representante del personal de Oficiales de Cubierta, otro por Oficiales de máquinas, dos por el personal de maestranza y dos por el personal de Marinería designado por la tripulación. La designación deberá ser notificada al Capitán.

La comisión de víveres actuará en el momento de recibirse aquéllos para controlar su calidad, cantidad y condiciones en que son embarcados, no admitiéndose reclamos posteriores a este momento por tales conceptos. Luego controlará el consumo a los efectos que pudieran corresponder.

Si no se designare comisión de víveres, sus funciones serán cumplidas por el primer cocinero y eventualmente el primer oficial de Cubierta con la supervisión del Capitán del buque, con exclusión de todo otro Tripulante.

### Artículo 13. VIVERES ADICIONALES - BEBIDAS

Se pondrá a disposición de los Tripulantes que cubran guardias o trabajos durante la noche, doscientos centímetros cúbicos (200 cm<sup>3</sup>) de jugos de fruta o dos (2) limones por hombre y por guardia; además, serán provistos de pan o galletitas, fiambres, café, té o yerba mate y leche.

Salvo el agua potable, son a cargo exclusivo del Tripulante todas las bebidas. Queda prohibido el consumo de bebidas alcohólicas.

El personal que desarrolle tareas de estiba en las bodegas de congelado expuestos a temperaturas por debajo de cero (0°) grado será provisto de chocolate y alguna bebida caliente, en medidas necesarias y de acuerdo a normas establecidas.

### Artículo 14. PERSONAL DE EXPLOTACION

En cada viaje de pesca, el buque llevará la cantidad de personal de planta necesario para su explotación.

### Artículo 15. CONDICIONES ESPECIALES PARA APRENDICES

El personal menor de dieciocho (18) años con cédula de aprendiz se enrolará sólo como tal y trabajará exclusivamente en la planta de procesamiento de a bordo, en los buques en cuya planta trabajen hasta veinticinco (25) tripulantes a razón de un (1) aprendiz por buque. Atento las limitaciones existentes con relación a la jornada y condiciones de trabajo para los menores de dieciocho (18) años, según las normas legales vigentes, este personal percibirá el sueldo proporcional y demás ítems remunerativos, según las escalas que se contemplan en el presente y sus anexos.

### Artículo 16. RADIOCOMUNICACIONES

Cada Tripulante podrá realizar sin cargo y en navegación, en los horarios que indique el Capitán, preferentemente entre las 09:00 y las 21:00 horas, salvo excepciones que evaluará el mismo, una radiocomunicación semanal de cinco (5) minutos de duración, correspondiendo la primera entre el sexto (6) y séptimo (7) día después de la zarpada y las siguientes con intervalos de siete (7) días contados desde la primera, siempre que las mismas se realicen a teléfonos fijos. Las comunicaciones que excedan los términos establecidos serán a cargo del Tripulante y descontadas de su liquidación.

Entodosloscasos,sinexcepción,elreconocimientodelpresenteartículoestáreferidoacomunicaciones de telefonía fija. Las comunicaciones a telefonía celular o satelital son a cargo del Tripulante.

Se deja perfectamente aclarado que si el Tripulante no hiciere uso de la franquicia prevista en el art. anterior, no tendrá derecho alguno a reclamar el pago de la comunicación omitida. Tampoco acumula el tiempo no utilizado en comunicación con la correspondiente a las semanas siguientes.

## **JORNADA DE TRABAJO**

### Artículo 18. JORNADA DE TRABAJO CON BUQUE EN PUERTO

a) Estando el buque en puerto, los Tripulantes enrolados cumplirán ocho (8) horas diarias de trabajo efectivo o cuarenta y cuatro (44) semanales, excepto el personal que se encuentre en servicio de guardia. El personal disponible comprendido en este Artículo desarrollará su tarea en concepto de jornada de trabajo, a partir de las siete (07:00) horas como mínimo y hasta las dieciocho (18:00) horas como máximo, manteniéndose en ese lapso los términos de ocho (8) horas de trabajo efectivo. El horario de trabajo no es corrido y se interrumpirá con un descanso de dos (2) horas durante el cual se almorzará, no obstante lo cual las empresas mantendrán los usos y costumbres vigentes a la fecha.

b) El personal exceptuado de la jornada de trabajo diurna y que eventualmente deba realizar una jornada de trabajo nocturna, trabajará efectivamente un máximo de siete (7) horas en el período comprendido entre las veintiuna (21:00) horas y las seis (06:00) horas del día siguiente.

c) El personal enrolado estará obligado a realizar las guardias de seguridad que sean dispuestas por el Capitán, en la planchada y demás sectores del buque.

#### Artículo 19. HORAS EXTRAS DIURNAS CON BUQUE EN PUERTO

El personal que con buque en puerto trabajare efectivamente más de ocho (8) horas diarias o cuarenta y cuatro (44) semanales, percibirá, en concepto de horas suplementarias, el valor de la hora básica incrementado en un cincuenta por ciento (50%) durante los días laborales. En días sábados después de las trece (13) horas, domingos y feriados (nacionales o reconocidos por este convenio) la hora básica se incrementará en el cien por ciento (100%) para remunerar las horas suplementarias. Se abonarán con el cien por ciento (100%) de recargo las horas extras trabajadas los sábados después de las doce (12:00) horas por el personal que cubre guardias y después de las trece (13:00) horas por el personal disponible. Sólo se consideran horas extras diurnas en puerto, las que superan las 44 horas semanales.

#### Artículo 20. HORAS EXTRAS NOCTURNAS CON BUQUE EN PUERTO

a) El trabajo nocturno se ajustará a la legislación laboral vigente.

b) Las horas suplementarias que trabajare efectivamente el personal en continuación a la jornada de trabajo nocturna, deberán ser abonadas como horas extras nocturnas.

c) Las horas extras nocturnas se calcularán incrementando con un treinta por ciento (30%) el valor de la tasa horaria básica, con más el incremento del cien por ciento (100%) fijado para la hora extra.

d) El personal que hubiere trabajado o cubierto guardias durante la jornada nocturna, finalizada la misma y previo cumplimiento de un descanso mínimo de seis (6) horas contadas desde la terminación de su trabajo efectivo, podrá ser requerido para efectuar trabajos el mismo día. Las horas que así trabaje efectivamente, se abonarán según la tasa horaria básica con más un incremento del cincuenta por ciento (50%) en días hábiles y del ciento por ciento (100%) en domingos y feriados.

#### Artículo 21. AUTORIZACION DE HORAS EXTRAS EN PUERTO

Las horas extras que efectua el Tripulante en puerto, deberán ser autorizadas por el representante del Armador o Propietario o por el Capitán del buque. Si el Tripulante lo solicita deberá otorgarse el correspondiente comprobante.

#### Artículo 22. JORNADA DE TRABAJO EN NAVEGACION Y PESCA

La jornada de trabajo a bordo durante la navegación y pesca será de ocho (8) horas, y atento a las características particulares, específicas y especiales del trabajo a bordo en la actividad pesquera, el pago del sueldo proporcional a la producción y en atención sobretudo al carácter perecedero de la materia prima, la jornada normal de trabajo efectivo a bordo en navegación y pesca (excepto pilotaje) se extenderá hasta un máximo de doce (12) horas diarias, para cumplimentar los trabajos y turnos de cualquier actividad o sector, y así como servicios de guardia fijados en períodos máximos de seis (6) horas cada uno.

#### Artículo 23. TAREAS SUPLEMENTARIAS EN NAVEGACION

Salvo casos de peligro para vidas humanas, la carga o la seguridad del buque, la jornada de trabajo en navegación deberá ajustarse estrictamente a los términos del Artículo 24 de este convenio.

La extensión del trabajo más allá de las doce (12) horas diarias, deberá ser autorizada por el Capitán, en su carácter de representante del armador o propietario, quien lo hará sólo cuando dicha extensión sea imprescindible, con la conformidad del tripulante.

Las horas trabajadas en exceso de las doce (12) horas diarias, se abonarán como suplementarias de conformidad con la categoría o cargo del tripulante, con la tasa horaria básica incrementada en el cincuenta por ciento (50%) en días hábiles, y el cien por ciento (100%) en días domingos y feriados. Será obligación del Capitán y Jefe de Máquinas detallar en el Libro Especial de Trabajo del Artículo 26 de este Convenio

estas tareas adicionales. Se abonarán con recargo del cien por ciento (100%) las horas extras trabajadas los sábados después de las doce (12:00) horas por el personal que cubre guardias y después de las trece (13:00) horas por el personal disponible.

La naturaleza propia y específica de la prestación de tareas a bordo en alta mar, autoriza la eventual realización de tareas en horas extraordinarias sin las limitantes que establece la normativa general.

#### Artículo 24. LIBRO DE TRABAJO A BORDO

Existirá a bordo un libro especial de trabajo, habilitado por el armador y/o propietario y por el representante de alguno de los sindicatos signatarios del presente, donde con la firma del Capitán se consignarán:

- a) Asistencia a bordo del personal durante las estadías en puerto.
  - b) Modificaciones del contrato de ajuste por cambios de cargo o funciones del tripulante durante la navegación.
  - c) Horas suplementarias efectivamente trabajadas en puerto y en navegación.
- Artículo 25. DESCANSO A BORDO El descanso diario del Tripulante durante la navegación será de no menos de ocho (8) horas corridas, salvo las modalidades propias de los turnos de trabajo y guardias.

#### Artículo 26. HORARIO DE COMIDA A BORDO. EXTENSION.

Los horarios de comida durante la navegación, serán los siguientes:

- El desayuno se servirá entre las 07:00 y las 08:00 hs.
- El almuerzo entre las 11:00 y las 13:00 horas
- La merienda entre las 15:00 y las 16:00 horas
- La cena entre las 18:30 y las 20:30 horas

Los horarios de comida en puerto serán los siguientes:

- El desayuno entre las 06:30 y 07:30 horas
- El almuerzo entre las 11:00 y las 12:00 horas
- La merienda entre las 15:00 y las 15:30 horas
- La cena entre las 17:00 y 18:00 horas En ningún caso el tripulante gozará de un tiempo menor de una hora para almorzar y cenar y menor de 30 minutos para desayunar y merendar en los casos del refuerzo caliente se otorgarán no menos de 15 minutos.

### **REMUNERACIONES**

#### Artículo 27. 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 ítems:

Sueldo en navegación correspondiente al período embarcado;

Sueldo proporcional por producción;

Incentivo a la Producción

Adicional Bodega Completa (si correspondiera);

Adicional del Artículo 31 del presente Convenio;

Horas extras si existieren

#### Artículo 28. REMUNERACION ASEGURADA EN NAVEGACION

La remuneración bruta asegurada en navegación por mes no será inferior a Pesos TRES MIL para la categoría de marinero de planta, y esa suma será aplicable según escala del Anexo II.- La citada suma incluye el salario básico por navegación, el sueldo proporcional por producción, el incentivo a la producción, el adicional bodega completa (si correspondiere), el adicional por extensión de jornada hasta doce (12) horas diarias y las horas extraordinarias si existieren.

La Tasa Horaria Básica, en función de la cual se abonarán las horas extraordinarias, se determinará dividiendo por 176 el sueldo básico mensual que correspondiere a cada tripulante según categoría y cargo a bordo.

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

#### Artículo 30. BONIFICACION POR ANTIGÜEDAD.

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

- a) El tripulante que acredite más de un (1) año de antigüedad en la misma empresa, y hasta dos (2) años, percibirá el dos por ciento (2%) del salario básico.
- b) El que acredite más de 2 años y hasta 3 años de antigüedad, el 4%.
- c) El que acredite más de 3 años y hasta 4 años de antigüedad, el 8%.
- d) El que acredite más de 4 años y hasta 5 años de antigüedad, el 10%.
- e) El que acredite más de 5 años y hasta 6 años de antigüedad, el 12%.
- f) El que acredite más de 6 años y hasta 7 años de antigüedad, el 14%.
- g) El que acredite más de 7 años y hasta 10 años de antigüedad, el 18%.
- h) El que acredite más de 6 años y hasta 7 años de antigüedad, el 25%.

La antigüedad computable a los fines de esta bonificación, será la que el tripulante registre al 30 de junio de cada año y se considerará toda la que acumule en una misma empresa, aun cuando la relación laboral se hubiera interrumpido por despido, indemnizado o no o por renuncia.

#### Artículo 31. ADICIONAL REMUNERATORIO

Durante todo el período de navegación para la explotación pesquera (marea), excepto el caso de pilotaje, en atención a las características del trabajo y la extensión máxima diaria autorizada para el tiempo normal de trabajo a bordo, el personal de marinería y maestranza y auxiliar de factoría percibirá un adicional remuneratorio cuyo valor mensual será igual al sesenta por ciento (60%) de sus respectivos sueldos básicos de navegación, al que se denominará “adicional Artículo 31” y que no integrará el sueldo básico. Este concepto deberá incluirse en las liquidaciones de marea bajo un rubro especial y no se computará para el cálculo de la tasa horaria básica ni para la remuneración de las horas extraordinarias.

#### Artículo 32. SUELDO PROPORCIONAL POR PRODUCCION

Este concepto se liquidará en función del tonelaje neto de producto descargado, excluidos el peso de envases, envoltorio y agua según los valores que por tonelada de producto congelado y para cada categoría de buque y cargo a bordo resulten del ANEXO III.

### Artículo 33. INCENTIVO A LA PRODUCCION

Debido a las exigencias del mercado nacional e internacional con respecto al producto capturado, procesamiento, control sanitario, las cuales son desarrolladas a bordo en forma directa por el personal de marinería y maestranza, se establece el pago para el marinero de planta de un adicional que se denominará “Incentivo a la Producción”. Este concepto se liquidará en función del tonelaje neto de producto descargado, excluido el peso de los envases, envoltorio y agua, según los valores que por tonelada de producto congelado que se establecen en el ANEXO IV del presente, de acuerdo a la categoría del buque y el cargo desempeñado por el tripulante beneficiario.

### Artículo 34. ADICIONAL BODEGA COMPLETA

El armador o propietario del buque abonará a cada tripulante, de acuerdo con su categoría a bordo y según la clasificación por toneladas del buque, la suma consignada como “adicional bodega completa” en el ANEXO II cuando el buque complete todas sus bodegas y entrepuentes disponibles para carga con producto procesado y congelado.

### Artículo 35. CONTROL DESCARGA

La tripulación tendrá derecho a designar representantes para fiscalizar la descarga de la producción del buque juntamente con el representante del armador o propietario. Una vez finalizada la descarga, se confeccionará una “planilla de viaje”, en la cual se indicará el total de la producción descargada; dicha planilla, firmada por los representantes del armador o propietario y, en su caso, de la tripulación, se colocará en lugar visible del buque para conocimiento de toda la tripulación.

### Artículo 36. 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%), 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 cincuenta (50%) por ciento de los cuestionados.

### Artículo 37. 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 sueldo proporcional por 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, en base al peso neto del producto desembarcado, de la producción realizada por la tripulación en la marea, descontados los envases de acondicionamiento, envoltorio y el agua.

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 sueldo proporcional sobre producción se abonará dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles subsiguientes en base al informe que el Capitán produzca estimando la misma, con la conformidad de quienes representan a la tripulación para el control de la descarga.

El Tripulante que se desvincule o sea desvinculado por la empresa deberá percibir el total de las remuneraciones, tanto fijas como 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, junto con los conceptos fijos, ajustándose aquél a la producción que al momento de la desvinculación o desembarco informe el Capitán en función de la carga elaborada hasta ese momento.

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

El Tripulante no efectivo, contratado como relevo, que se enfermare o accidentare a bordo en navegación, continuará devengando su sueldo proporcional sobre producción y sueldo básico de navegación hasta ser desembarcado por tal causa en el puerto donde fuere necesario.

#### Artículo 38. RECIBO DE HABERES:

El recibo de remuneraciones del tripulante amparado por el presente convenio, deberá ajustarse en cuanto a su contenido a las especificaciones señaladas por la L.C.T.- Sin perjuicio de ello en virtud de las particularidades de la actividad marítima, el recibo deberá contener, además, los datos y características que se indican en modelo incluido en el ANEXO VI del presente.

#### Artículo 39. TRABAJOS ESPECIALES (ADICIONAL FRIO)

El personal de marinería y maestranza afectado exclusiva y directamente al procesamiento de harina de pescado y sus derivados, así como el personal que realice tareas de elaboración, estiba, o empaque dentro de cámaras congeladores, reparaciones o mantenimiento en frío, sobre el total de las remuneraciones correspondientes a dicha producción, tendrán una bonificación del veinte por ciento (20%), en relación con el tiempo que demande específicamente dicha tarea y al tripulante que efectivamente la haya realizado.

#### Artículo 40. 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 acuerdo a lo que estipule la norma pertinente, o en su defecto, a lo que acuerden las partes colectivas en el seno de la comisión permanente.

Los incrementos otorgados por este convenio absorben hasta su concurrencia todos aquellos beneficios que puedan estar otorgando las empresas armadoras de buque pesqueros comprendidos en el presente, 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.

#### Artículo 41. 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 sueldos en navegación mensuales, en concepto de indemnización por dichos daños, por una sola vez y a todos los damnificados, sin que pueda reclamarse otra indemnización por éste rubro. Esta indemnización será abonada junto con los sueldos correspondientes al mes durante el cual se haya producido el hecho.

#### Artículo 42. 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 en el cuádruplo del sueldo básico mensual que corresponda a cada tripulante según su categoría. Se abonará como mínimo el equivalente de este sueldo cuadruplicado en días: cinco (5),

si la duración del pilotaje fuese inferior o igual a ciento veinte horas (120) diez (10), si la duración del pilotaje fuese superior a las ciento veinte horas (120) e inferior o igual a doscientas cuarenta (240) horas. quince (15), si la duración del pilotaje fuese superior a las doscientas cuarenta (240) horas e inferior o igual a trescientas sesenta (360) horas. treinta (30), si la duración del pilotaje fuese superior a las trescientas sesenta (360) horas e inferior o igual a setecientos veinte (720) horas.

Las prolongaciones mayores del viaje se pagarán a razón del quintuplo del valor diario del sueldo básico por cada día adicional de travesía.

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

#### Artículo 43. PAGOS NO REMUNERATORIOS

a) Las empresas abonarán los salarios y asignaciones familiares al personal de conformidad con las normas aplicables al personal embarcado.

b) El Armador o Propietario reintegrará a cada tripulante una suma equivalente al cinco por ciento (5%) por ciento calculado sobre el sueldo básico y el sueldo proporcional por producción, en concepto de reposición de ropa de trabajo. Dado su concepto de reintegro de gastos de adquisición de ropa de trabajo, los importes que correspondan pagar no serán computables para practicar descuentos ni efectuar aportes y no incidirán en ningún otro rubro de la remuneración. El armador tendrá la opción de sustituir este pago por la entrega efectiva de un equipo de ropa por viaje al tripulante.

c) También se incluyen como no remuneratorios los pagos por: Traslado del personal ; Pérdida de efectos personales; Francos no gozados y Vacaciones no gozadas en el caso de extinción de la relación laboral.

d) Finalmente tampoco tendrán carácter remunerativo los beneficios sociales del art. 103 bis de la L.C.T., según la redacción de la ley 26.341, y los pagos no remunerativos que eventualmente puedan efectuarse de conformidad con lo normado por los convenios o el art. 105 de la L.C.T.

#### LICENCIAS

##### Artículo 44. FRANCO COMPENSATORIOS

El tripulante devengará 0.50 (cero coma cincuenta ) día de franco compensatorio, por día contados desde la convocatoria a la zarpada hasta el arribo del buque a puerto. El mismo coeficiente se computará por cada día que el tripulante se encuentre desarrollando tareas de guardia en Puerto o se encuentre cumplimentando trabajos en tierra.

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

Los haberes correspondientes a los francos serán los que se asignan para cada categoría en el ANEXO II, los que serán abonados dentro de los seis (6) días hábiles posteriores a la terminación de la descarga.

Cuando en el cómputo de los 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, en caso contrario se descartará.

Estando el buque en navegación, los días feriados nacionales se computarán a los fines de devengamiento de francos compensatorios, con el coeficiente 0,50 por día más un día completo. Cuando el tripulante realice tareas con buque 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 el valor asignado al salario a la orden de acuerdo al ANEXO II, es decir el sueldo básico correspondiente a la categoría de que se trate multiplicado por el coeficiente 1,5 (uno coma cinco) hasta el momento de su reembarco.

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

La empresa no estará obligada a conceder francos, vacaciones ni otras licencias cuando las mismas se soliciten durante la marea, éstas se otorgarán 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 y en puerto distinto del de contratación, serán por cuenta de éste los gastos de traslado del tripulante hasta el puerto de contratación.

#### Artículo 45. VACACIONES ANUALES

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

1. De catorce (14) días corridos cuando su antigüedad en la empresa no exceda de cinco (5) años.
2. De veintiún (21) días corridos cuando su antigüedad, sea mayor de cinco (5) años y no exceda de diez (10).
3. De veintiocho (28) días corridos cuando su antigüedad sea mayor de diez (10) años y no exceda de los veinte (20).
4. 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.

b) 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.

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

d) Durante el período de vacaciones el Tripulante percibirá sus remuneraciones, calculadas de esta forma:

1. Se sumarán 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.
2. El total así obtenido, se dividirá por la cantidad de períodos mensuales considerados.
3. Establecido así el promedio mensual ganado, para establecer el valor diario de la licencia, se dividirá dicho valor mensual por el divisor veinticinco (25).

e) El Tripulante tendrá derecho a solicitar el pago anticipado de las vacaciones.

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

#### Artículo 46. LICENCIAS ESPECIALES

a) El Tripulante tendrá derecho a gozar de las siguientes licencias especiales:

1. Por nacimiento de hijo: 2 días hábiles.

2. Por matrimonio: 10 días hábiles.

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

4. Por fallecimiento de hermanos: 2 días hábiles.

5. Para rendir todo tipo de examen, de obtención de títulos o patentes fijadas por la autoridad marítima, o de enseñanza media y universitaria: 2 días corridos por examen con un máximo de 10 días por año calendario. Los exámenes deberán estar referidos a los planes de enseñanza oficiales o autorizados por organismos provinciales o nacionales competentes. 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.

b) Las licencias especiales, excepto por matrimonio o para rendir exámenes, se usufructuarán al regreso del viaje, si los acontecimientos motivantes de las mismas se produjeran durante la navegación del Tripulante.

c) Las licencias especiales por fallecimiento de familiares (apartados 3 y 4 del punto a) 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.

#### Artículo 47. DIAS FERIADOS

Se considerarán días feriados los siguientes: 1 de Enero, 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.

#### ENFERMEDADES Y ACCIDENTES

##### Artículo 48. LICENCIAS POR ENFERMEDAD Y ACCIDENTE INCULPABLE

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

b) Todo beneficiario efectivo 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.

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

d) La remuneración durante el período de licencia se determinara así:

Se sumarán las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales correspondientes a los últimos seis (6) meses o menor tiempo trabajado y dicho total se dividirá por la cantidad de períodos mensuales considerados.

e) En el caso de que la enfermedad o accidente inculpable afecte a relevos o trabajadores de temporada, los plazos de licencia se considerarán agotados una vez finalizada la temporada o la marea que realizaron en reemplazo de un tripulante efectivo.

#### Artículo 49. FALLECIMIENTO DEL TRIPULANTE. SINIESTROS

a) 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 infectocontagiosa y el deseo expreso 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 navegación 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.

b) 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.

#### Artículo 50. SEGURO DE VIDA COLECTIVO

Será obligación del Armador o Propietario contratar a su exclusivo cargo para todo el personal incluido en el presente, un seguro de vida colectivo de conformidad con las prescripciones de la ley 16.517 que cubra las siguientes contingencias: muerte natural o incapacidad total permanente y parcial 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 (30) días de ocurrido el hecho generador de su responsabilidad.

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 serán beneficiarios sus derechohabientes, tal como están definidos en la Ley de Jubilaciones y Pensiones.

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

#### Artículo 51. EFECTIVIDAD. INDEMNIZACIONES POR DESPIDO

El personal beneficiario de este convenio, adquirirá efectividad en su empleo según el régimen del Convenio Colectivo de Trabajo Nro. 370/71, al cual se remiten las partes a todos los efectos, salvo en lo relativo a suspensiones por causas económicas, que se regirán por el Artículo siguiente.

Habida cuenta de la importante incidencia de la producción en la determinación del haber salarial del tripulante, su variabilidad y aleatoriedad, a los efectos de establecer el cálculo de la remuneración mensual normal y habitual para el cálculo indemnizatorio por cese y el adicional por rescisión, se considerará el promedio por todo concepto de los últimos doce meses, o período inferior si no se hubiera completado aquel.

#### Artículo 52. 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.

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**

### **Artículo 53. OBLIGACIONES DE LAS PARTES**

El Armador o Propietario, será el responsable de las condiciones de navegabilidad y seguridad del buque, así como de ponerlo en buen estado de habitabilidad y mantenerlo, realizando las reparaciones necesarias. Cada Tripulante será responsable de la conservación de los elementos de a bordo que se encuentren a su cargo y del estado de las comodidades que ocupa y de las que se sirve, siendo su obligación impedir todos los deterioros evitables y que no resulten del buen uso y del transcurso del tiempo; obligación que de ser infringida, motivará las sanciones o cargos que correspondan, procediendo el Armador o Propietario del buque a cuantificar los daños producidos y descontar de los haberes a liquidar al Tripulante responsable el valor de los mismos, hasta el límite que la legislación laboral lo permita.

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

### **Artículo 54. ROPA DE AGUA**

El Armador o Propietario entregará un equipo de agua (botas, chaqueta con capucha y pantalón impermeable) apto para ser utilizado por cada Tripulante que trabaje en cubierta o en el pozo. Este equipo se entregará bajo recibo al comenzar cada marea y deberá ser restituido al comando al desembarcar para su uso en la siguiente.

### **Artículo 55. ELEMENTOS DE HIGIENE. ROPA DE CAMA Y TOALLAS**

El Armador o Propietario equipará el buque, a su exclusivo cargo, con elementos de higiene en cantidad suficiente y razonable. Asimismo, mantendrá el régimen actual de proveer a cada Tripulante un (1) colchón con su funda, una (1) almohada con su funda; dos (2) frazadas, dos (2) sábanas, una (1) toalla de mano y una (1) para baño.

La ropa blanca será renovable cada siete (7) días. Se proveerá además a cada Tripulante de una pastilla de jabón de tocador y una de lavar por cada cambio de ropa. Se entiende que el Armador suministrará también papel higiénico al personal de marinería y maestranza.

### **Artículo 56. ELEMENTOS DE SEGURIDAD**

a) 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.

b) Los elementos de seguridad y trabajo existentes a bordo que no fueren entregados con cargo individual (cascos, matafuegos, etc.), serán controlados periódicamente por el Armador o Propietario para reponer los deteriorados por el normal uso o el transcurso del tiempo. Quién provocare intencionalmente la falta o deterioro de tales elementos sera pasible de las sanciones que correspondan, sin perjuicio que el Armador o Propietario podrá reponerlos a cargo del Tripulante responsable del daño ocasionado.

### **Artículo 57. BOTIQUIN**

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

## **SITUACIONES ESPECIALES**

### **Artículo 58. 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. El tripulante que no aceptare las nuevas condiciones podrá

rescindir el contrato percibiendo el 50% de la indemnización que le hubiese correspondido percibir en caso de despido injustificado según el CCT 370/71, excluido el adicional por rescisión.

#### Artículo 59. GRATIFICACION POR JUBILACION

a) 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:

- Hasta haber cumplido cinco años de antigüedad no será acreedor a gratificación alguna
- Si computare más de cinco y menos de diez años de antigüedad, percibirá cinco sueldos básicos de su categoría
- Si computare diez años de antigüedad y menos de quince, percibirá ocho sueldos básicos de su categoría
- Si computare quince o más años de antigüedad, la gratificación tendrá el valor de doce sueldos básicos de su categoría

b) 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.

c) 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.

d) “Es condición indispensable para el acceso a la gratificación mencionada la que el trabajador notifique a la empleadora, en forma fehaciente, la renuncia al empleo para acogerse al beneficio jubilatorio al momento de cumplir con los requisitos mínimos para obtenerlo. Este beneficio se disminuirá en un 50% cuando la renuncia se verificara luego de la intimación que cursara el empleador en los términos del art. 252 de la LCT, para que el trabajador inicie los trámites tendientes a la obtención de un beneficio jubilatorio; y se extinguirá por completo cuando renunciara una vez transcurrido el plazo de reserva de puesto de trabajo de un año que contempla aquella norma.

Se exceptúa el supuesto en que el trabajador acuerde con su empleador la continuación de la relación laboral a partir del momento en que se encuentran cumplidos los requisitos mínimos para acceder al beneficio previsional, en cuyo caso el trabajador conservará su derecho a percibir la gratificación en forma íntegra, la que deberá hacerse efectiva, conforme a la antigüedad que registre a esa fecha, cuando el trabajador presente la renuncia poniendo fin a la continuidad laboral acordada.

#### Artículo 60. REMOLQUE:

En los casos de remolque entre buques pertenecientes a diferentes empresas, el valor del servicio será el que acuerden los armadores y/o propietarios de los buques participantes o, en su caso, la suma que abone la aseguradora del obligado al pago. En su defecto se estarán a los valores que se determinen judicialmente, En estos supuestos, la liquidación a los tripulantes deberá verificarse dentro de los cinco días de recepcionado el pago

Cuando en el remolque participen buques pertenecientes a un mismo armador, el valor del servicio será el que abone la aseguradora, y en su defecto se determinará en función del valor tarifario fijado por la Resolución del MO y SP nro. 1072/84 Anexo I; a cuyo fin se tendrá en cuenta, exclusivamente, la cantidad de horas que insumió el servicio desde el comienzo de la maniobra hasta su finalización.

En este supuesto la liquidación deberá ser realizada dentro de los 30 días de concluido el servicio de remolque.

En ambos casos los tripulantes del buque remolcador tendrán derecho a participar en el valor del servicio de remolque, cuya retribución se calculará sobre el 50% del importe de este último conforme al puntaje que tengan asignado según su categoría y el buque al que pertenecen.

#### Artículo 61. PERSONAL A ORDENES

El Armador o Propietario no podrá mantener a ningún Tripulante por decisión empresaria, en situación de “a órdenes” por más de noventa (90) días corridos, salvo que el Tripulante diere su expresa conformidad o se decretaran vedas biológicas o prohibiciones de pesca emanadas de la Autoridad Pesquera, situaciones en las que se prorrogará esta condición 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.

En caso de que el buque deba permanecer en puerto por desperfectos, averías o labores de mantenimiento, el personal podrá optar por solicitar autorización para embarcar en un buque de otra empresa o para desempeñar otras labores, sea en forma autónoma o en relación de dependencia, en cuyo caso el armador o propietario que lo autorizara dejará de abonarle los salarios a órdenes hasta su reintegro. Si el buque estuviera en condiciones operativas y el tripulante que hubiese obtenido la citada autorización no se reincorporare por estar trabajando por sí o para otro empleador, se incorporará un relevo para que lo suplante en esa marea, dejándose aclarado que si no se presentare para cumplir la siguiente, cualquiera sea la causa, se considerará que existe un abandono tácito de la relación laboral.

#### APORTES Y CONTRIBUCIONES

##### Artículo 62. CUOTA SINDICAL

El Propietario o Armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales del personal afiliado al SINDICATO DE MARINEROS PESCADORES (SI.MA.PE.), 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 corriente que indique el sindicato mencionado.

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 determinados en las reglamentaciones aplicables.

A los fines de esta norma los tripulantes están obligados a denunciar, con carácter de declaración jurada, si se encuentran o no afiliados al SI.MA.PE. al comienzo de la vinculación, debiendo —asimismo— notificar al empleador 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.

##### Artículo 63. 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.

Las copias de boletas de depósito y nómina del personal y remuneraciones correspondientes a cada pago, serán entregados a la Obra Social en la forma y plazos resultantes de la reglamentación.

##### Artículo 64. CONTRIBUCION SOLIDARIA.

En los términos de lo normado por el art. 37 de la ley 23.551 y el art. 9 de la ley 14.250, se establece una contribución solidaria a favor del sindicato firmante del presente y a cargo de cada uno de los trabajadores comprendidos en el presente convenio, consistente en el aporte mensual de una suma equivalente al 4% del total de la remuneración que les corresponda percibir a dichos trabajadores, el que deberá depositarse en los mismos plazos que los previstos para el pago de aportes y contribuciones.

Quedan eximidos del pago los trabajadores que se encontraren afiliados al SI.MA.PE.

La contribución solidaria será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio.

Artículo 64 bis. ACCION SOCIAL Y CAPACITACION.

El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la entidad gremial firmante, en una cuenta la suma de PESOS TREINTA (\$ 30) por cada tripulante enrolado comprendido en este convenio, que será liquidado por marea, con destino al solventar cuestiones vinculadas a la ACCION SOCIAL que desarrolla el sindicato.

Asimismo el propietario o armador deberá abonar a la entidad sindical signataria la suma de TREINTA PESOS (\$ 30) por cada tripulante enrolado comprendido en este convenio, que será liquidado por marea, con destino al solventar la ESCUELA DE CAPACITACION el cual tendrá a su cargo los cursos sobre la formación y capacitación que resulten necesarios para el mejoramiento de la actividad, prevención de riesgos y los relativos a la seguridad e higiene a bordo, a cuyo fin se otorgarán certificados de los cursos respectivos.

Estos valores se actualizarán conforme al incremento que en el sucesivo experimente el importe del sueldo en navegación.

## **SEGUIMIENTO - RESOLUCION DE CONFLICTOS**

Artículo 65. COMISION PERMANENTE

Queda constituida una Comisión Permanente de Interpretación y Conciliación, integrada por hasta tres (3) representantes del Sindicato y tres (3) de las Cámaras signatarias, que se designarán dentro del quinto día de la homologación del presente por la autoridad de aplicación y cuyas funciones serán:

1. Interpretar los alcances y significado de las normas de este Convenio, en forma inmediata a su requerimiento efectuado por cualquiera de las partes.
2. Intervenir como instancia previa obligatoria en todos los conflictos colectivos o los 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 quince (20) días hábiles contados desde la denuncia del conflicto, 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.

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.

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.

Artículo 67. 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.

---

## **ANEXO I.**

### **CONTRATO DE AJUSTE**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los importes serán convertidos en moneda de curso legal al 90% del tipo de cambio comprador s/cotización del dólar EE.UU en el B.N.A vigente al día finalización de la descarga.