

CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO 729/15
Buenos Aires, 9 de noviembre de 2015
Fuente: circular de la repartición
Vigencia: 19/11/15

Pesca. Personal de marinería, maestranza y auxiliar de factoría. Buques pesqueros congeladores, de pabellón nacional.

Nota: ver escalas salariales al final del convenio.

Generalidades

Partes intervinientes

Art. 1 – La Cámara de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina (CAPeCA), representadas en este acto por los Sres. Guillermo Jacob, en calidad de presidente de CAPeCA; Enrique Díaz, en calidad de vicepresidente; Alan Mackern, en calidad de vocal; Hector Pzellinski, en calidad de miembro de la Comisión; Celestino Negueruela, en calidad de gerente; y el Dr. Patricio Barber Soler, en calidad de apoderado legal, por una parte; y por la otra parte, el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), representado por los Sres. Enrique Omar Suárez, Mario Morato, Jorge Vargas, Pablo Ortie, Rubén Moreira, en sus calidades respectivas de secretario general, secretario adjunto, secretario de Relaciones Laborales, secretario de Pesca, secretario de Interior y el Dr. Sister en calidad de asesor legal.

Ambito de aplicación

Art. 2 – El presente convenio colectivo de trabajo será de aplicación para todo el personal de marinería, maestranza y auxiliar de factoría que trabaja a bordo de buques pesqueros congeladores con procesamiento a bordo, con o sin planta de harina de pescado, cualquiera sea su especie objetivo y arte de pesca, de pabellón nacional, con puerto base de operaciones en todo el ámbito nacional.

Período de vigencia

Art. 3 – Este convenio regirá por dos años desde su homologación. Sin perjuicio de lo cual las pautas salariales se revisarán anualmente, conforme los indicadores económicos del país, de manera de mantener estable el poder adquisitivo del salario.

Normas aplicables

Art. 4 – La relación de trabajo entre los tripulantes de marinería y maestranza y el propietario o armador del buque congelador con procesamiento a bordo, produzcan o no a bordo harina de pescado, se regirá por este convenio colectivo de trabajo, por un contrato de ajuste, según Anexo 1, y por la demás normativa vigente, definida en sentido amplio.

Relación con otros acuerdos

Art. 5 – Las partes ratifican la aplicabilidad del presente convenio colectivo respecto de otros acuerdos generales y o particulares, en cuanto traten materias expresamente contempladas en el presente, debiendo ser interpretado y considerado en su integridad.

Efectos del convenio en las relaciones laborales individuales

Art. 6 – Las condiciones de trabajo y remuneraciones que se estipulen en los contratos individuales de ajuste no podrán ser inferiores a las fijadas en este convenio y en las normas que lo complementan para la categoría o cargo del tripulante del que se trate.

Contratación del personal

Centro de contratación CUCGEMARA

Art. 7 – La contratación del personal de relevo de marinería, maestranza y auxiliares de factoría comprendido por este convenio colectivo de trabajo que efectúen las empresas armadoras se materializará a través del Centro Unico de Contratación de la Gente de Mar de la República Argentina (CUCGEMARA), el que en su funcionamiento y reglamentación se sujetará a las siguientes pautas enunciativas.

La administración de los recursos humanos del Centro tendrá una fiscalización tripartita integrada por representantes del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, las cámaras empresariales signatarias y del SOMU, en cumplimiento del Conv. O.I.T. 9.

Se inscribirán los postulantes, con listas expuestas públicamente.

Las empresas deberán requerir al Centro el personal de relevo necesario.

El Centro otorgará un certificado de acuerdo con la modalidad que determine la reglamentación.

El armador tendrá libertad de elección dentro de la nómina de postulantes.

Se creará un Registro Personalizado de Tripulantes (RPT), donde constarán los datos personales del tripulante y lo concerniente a su desempeño profesional.

El personal que integre el Centro contará con la revisión médica prelaboral prevista por la legislación vigente brindada, de ser posible, por la obra social de la entidad gremial, en coordinación técnica con la Aseguradora de Riesgos de Trabajo respectiva. El costo estará a cargo del armador, que lo descontará del pago de la póliza total, no pudiendo en ningún caso ni excepción ser superior al de la plaza, la gestión ante la A.R.T. estará a cargo de la obra social juntamente con el armador.

El armador podrá constatar los antecedentes profesionales del postulante para evaluar su aptitud para el tipo de navegación, captura y procesamiento a realizar, antes de su contratación.

Ante la falta de personal disponible, idóneo y/o con antecedentes profesionales satisfactorios, el armador deberá requerir la intervención de la Comisión Tripartita del Centro.

Las altas y bajas de la Bolsa del Centro serán comunicadas al SOMU central para el control de los recursos humanos.

Si el enrolamiento no se produjere por voluntad del tripulante, este no tendrá derecho a reclamo alguno contra el propietario y/o armador.

La reglamentación a establecer deberá privilegiar la relación directa con la sede de radicación territorial de cada empresa signataria.

Solicitud de personal. Excepción

Art. 8 – Con carácter excepcional, se admite que la empresa armadora pueda contratar personal de marinería, maestranza y auxiliares de factoría en forma directa, debiendo en tal caso comunicar tal circunstancia al Centro dentro de los tres días hábiles inmediatos posteriores, a los efectos de la inclusión del tripulante en la Bolsa del organismo. La aludida excepción deberá ser convalidada por el centro con anterioridad o posterioridad del hecho.

Revisación médica. Nivel de aptitud

Art. 9 – El armador y/o propietario podrá, a su criterio, someter al tripulante a un examen médico previo a su contratación, o cuando lo considere oportuno, 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.

Contrato de ajuste

Art. 10 – El contrato de ajuste individual, se ajustará al modelo que se establece como Anexo I (contrato de ajuste) y, en su momento, al reglamento del Centro. 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.

Régimen de trabajo

Traslado de personal

Art. 11 – En todos los casos, a los efectos de traslado de los tripulantes efectivos de la empresa, desde y hacia el domicilio particular, 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.

Cuando el embarque de un tripulante demandara su traslado a un puerto situado en localidad distinta de la de su primera 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 art. 47 del presente.

Las sumas de la presente disposición no serán computables para retenciones ni aportes.

En caso de desenrolamiento, se aplicará la misma regla para el traslado del tripulante hasta el lugar de su primera contratación, siempre que el desenrolamiento obedezca a una decisión unilateral del armador y siempre y cuando el mismo no sea consecuencia de medidas disciplinarias registradas ante la autoridad marítima.

Cualquiera sea la situación la empresa deberá velar por asegurarle al tripulante el traslado, hacia el domicilio particular, por consideraciones humanitarias, sin perjuicio del tratamiento que corresponda otorgar a los gastos que demanden el mencionado viaje.

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 de enrolamiento o desenrolamiento mediare una distancia de más de setecientos kilómetros, en línea recta, el traslado será por vía aérea en los tramos en que exista línea regular disponible, y cuyas frecuencias no afecten la normal operación del buque.

No será exigible el traslado aéreo cuando el tripulante registre menos de treinta días de enrolamiento, inmediatamente anteriores al traslado y/o si el desenrolamiento se hubiere efectuado a su pedido.

Presentación a bordo

Art. 12 – Con una anticipación de doce 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 horas, transcurrida una 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.

Alimentación a bordo

Art. 13 – El armador y/o propietario del buque será responsable directo de la provisión a bordo para la alimentación de la tripulación, involucrando esta obligación no sólo la provisión, sino además la remisión y/o envío en condiciones y medios de transporte adecuados a tal fin.

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 reforzado, variado igualmente la merienda.

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

A partir de las ocho horas de trabajo en la planta, se otorgará a los trabajadores un servicio de refuerzo alimentario caliente, en el que se brindará en un lugar adecuado a tal fin –en su caso un comedor–, con un descanso de media hora.

Comisión de Víveres

Art. 14 – La Comisión de Víveres se formará por un representante del personal de oficiales de cubierta, otro de oficiales de máquinas, dos por personal de maestranza, y dos por personal de marinería, designado por la tripulación. La designación deberá ser notificada al capitán, quien deberá hacerla saber a la tripulación, el que será publicado en una pizarra informativa.

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 puedan corresponder.

Si no se designare Comisión de Víveres, sus funciones serán cubiertas por el primer cocinero y eventualmente el primer oficial de cubierta, con la supervisión de capitán y con exclusión de todo otro tripulante.

Viveres adicionales, bebidas

Art. 15 – Se pondrá a disposición de los tripulantes que cubran guardias o trabajos durante la noche, doscientos centímetros cúbicos (200 cm³) de jugos de fruta o dos limones por hombre y por guardia, además, serán provistos de pan o galletitas, fiambres, café, té o yerba y leche.

Salvo el agua potable, son a cargo exclusivo del tripulante todas las bebidas. El consumo de bebidas alcohólicas se encuentra prohibido.

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

Personal de planta de procesamiento

Art. 16 – En cada viaje de pesca el buque llevará la cantidad de personal de planta necesario para su explotación.

Normativa de derecho internacional

Art. 17 – Las partes convienen que será de aplicación las normativas de derecho internacional en materia de derecho del trabajo en altamar, en la medida de su aprobación y ratificación por el Estado nacional, y su incorporación al plexo normativo interno, en los términos que impone la Constitución Nacional, y leyes aplicables.

Radiocomunicaciones

Art. 18 – Cada tripulante podrá realizar sin cargo y en navegación, en los horarios que indique el capitán, preferentemente entre las 9:00 y las 21:00 horas, salvo excepciones que evaluará el mismo, una radiocomunicación semanal de cinco minutos de duración, correspondiente la primera entre el sexto y séptimo día después de la zarpada y las siguientes con intervalos de siete 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.

En todos los casos, sin excepción, el reconocimiento del presente artículo está referido a comunicaciones de telefonía fija. Las comunicaciones a telefonía celular o satelital son a cargo del tripulante.

Pesca de calamar

Art. 19 – Teniendo en cuenta que la pesca de la especie calamar se produce entre el 1 de febrero y el 31 de agosto de cada año, el personal efectivo de las empresas se regirá por las siguientes condiciones.

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

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

Los días de puerto y los de accidente laboral se considerarán como días embarcados a los efectos de este artículo.

En virtud de las circunstancias por las que atraviesa la actividad pesquera en general y las disposiciones que dicten las autoridades nacionales y/o provinciales con competencia que impliquen paradas biológicas, zonas o períodos de veda y/o cuotas o cupos de pesca, posibilidad de acceso al caladero, entre otras, serán aplicables las previsiones del presente artículo, considerando la especificidad de la actividad pesquera fabril de abordó.

Ambas partes se comprometen a considerar las adecuaciones que puedan ser convenientes para ajustar lo convenido en este artículo a otras especies, conforme la estacionalidad marcada por las

autoridades de pesca nacionales, y eventualmente las provinciales, para aquellas empresas y embarcaciones que ostenten y ejerzan los mentados permisos.

Jornada de trabajo

Jornada de trabajo con buque en puerto

Art. 20 – Estando el buque en puerto, los tripulantes enrolados cumplirán ocho horas diarias de trabajo efectivo o cuarenta y cuatro semanales, excepto el personal que se encuentre en servicio de guardia (doce horas). El personal disponible comprendido en este artículo desarrollará su tarea en concepto de jornada de trabajo, a partir de las 7:00 horas como mínimo y hasta las 17:00 horas como máximo, manteniéndose en ese lapso los términos de ocho horas de trabajo efectivo. El horario de trabajo no es corrido y se interrumpirá con un descanso de dos horas durante el cual se almorzará, no obstante lo cual las empresas mantendrán los usos y costumbres vigentes a la fecha.

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 horas en el período comprendido entre las 21:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente.

Horas extra diurnas con buque en puerto

Art. 21 – El personal que con buque en puerto trabajare efectivamente más de ocho horas diarias o cuarenta y cuatro 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 13:00 horas, domingos y feriados (nacionales y reconocidos por este convenio) la hora básica se incrementará en el ciento por ciento (100%) para remunerar las horas suplementarias. Se abonarán con el ciento por ciento (100%) de recargo las horas extra trabajadas los sábados después de las 12:00 horas por el personal que cubre guardias y después de las 13:00 horas por el personal disponible.

Horas extra nocturnas con buque en puerto

Art. 22 – El trabajo nocturno se ajustará a la legislación laboral vigente.

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

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

Autorización de horas extra en puerto

Art. 23 – Las horas extra que efectuar 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 otorgársele el correspondiente comprobante.

Jornada de trabajo en navegación y pesca

Art. 24 – La jornada de trabajo a bordo durante la navegación y pesca será de ocho 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, el pago del adicional art. 33 del presente y el 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 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 horas cada uno.

Tareas suplementarias en navegación

Art. 25 – 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 de este convenio.

La extensión del trabajo más allá de las 12:00 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 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 en el ciento por ciento (100%) en días domingos y feriados. Será obligación del capitán y jefe de máquinas detallar en el “Libro especial de trabajo” del art. 26 de este convenio estas tareas adicionales. Se abonarán con recargo del ciento por ciento (100%) las horas extra trabajadas los sábados después de las 12:00 horas por el personal que cubre guardias y después de las 13:00 horas por el personal disponible.

En el caso de los buques merluceros, dadas las particularidades propias de la actividad productiva, las horas realizadas en exceso de las doce horas diarias de jornada de trabajo a bordo determinada en el art. 24 y en concordancia con el descanso establecido en el art. 27 del presente, no podrán exceder en ningún caso a las tres horas diarias o noventa mensuales.

Libro de trabajo a bordo

Art. 26 – Existirá a bordo un “Libro especial de trabajo”, habilitado por el armador y/o propietario y por un representante del sindicato, donde con la firma del capitán se consignarán:

1. Asistencia a bordo del personal durante las estadías en puerto.
2. Modificaciones del contrato de ajuste por cambios de cargo o funciones del tripulante durante la navegación.
3. Horas suplementarias efectivamente trabajadas en puerto y en navegación.

Deberá expresarse la fecha y hora de las anotaciones pertinentes, y en los casos de los aparts. 1 y 2, las anotaciones deberán estar firmadas también por el tripulante.

Existirá un libro similar, asignado al jefe de máquinas, a los fines de los aparts. 2 y 3 anteriores, con las mismas características.

El contramaestre y el primer cabo de máquinas controlaran los asientos relativos a las horas extra registradas, respectivamente, por el capitán y el jefe de máquinas.

Descanso a bordo

Art. 27 – El descanso diario del tripulante durante la navegación será de no menos de ocho horas corridas, más una hora diaria no incluida en dicho lapso, con destino a refrigerio, almuerzo y cena, todo ello de conformidad con las modalidades propias de los turnos de trabajo y guardias, no podrán afectar el aludido descanso diario del que debe gozar cada tripulante.

Horarios de comida a bordo. Extensión

Art. 28 – Los horarios de comida durante la navegación, serán los siguientes:

- El desayuno se servirá entre las 7:00 y las 8:00 horas.
- 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 6:30 y las 7:30 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 las 18:00 horas.

En ningún caso el tripulante gozará de un tiempo menor de una hora para almorzar y cenar y menor de treinta minutos para desayunar y merendar. En los casos del refuerzo caliente se otorgarán no menos de quince minutos.

Remuneraciones

Composición de la remuneración en navegación

Art. 29 – El personal contratado embarcará dentro de la categoría profesional que se le indique de acuerdo con 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 básico de navegación correspondiente al periodo embarcado y a las características de la embarcación y la especie objetivo de captura.
- Adicional art. 33.
- Incentivo a la producción, art. 34 (art. 33 bis).
- Sueldo proporcional por producción, art. 36.
- Adicional bodega, art. 35 (si correspondiera).
- Horas extraordinarias (si correspondieran).
- Antigüedad.
- Ropa de trabajo (si correspondiera).

Remuneración asegurada en navegación

Art. 30 – La remuneración bruta asegurada por mes no será inferior a la estipulada en el Anexo II, para la categoría de marinero de planta, atento las características de la embarcación y la especie objetivo de captura. Dicha suma será aplicable según escala de Anexo II e incluye todos los ítems

mencionados en el art. 29, excepto la ropa de trabajo. Determinándose a tal fin, para la flota potera la suma equivalente a la de dólares estadounidenses mil seiscientos (u\$s 1.600), para la flota congeladora arrastrera la suma equivalente a la de dólares estadounidenses mil quinientos (u\$s 1.500), y para el marinero de planta, y de allí se aplicará la escala convencional, el pago deberá materializarse en pesos, a la cotización del dólar estadounidense tipo comprador del B.C.R.A.

Escala de sueldos básicos. Tasa horaria básica

Art. 31 – Los sueldos básicos de las distintas especialidades y categorías guardarán la siguiente relación con el sueldo básico del primer pescador y del mecánico naval:

- Primer pescador y mecánico naval: ciento por ciento (100%).
- Primer cocinero, segundo pescador, contraamaestre, mecánico de frío y primer cabo de máquinas: ochenta y cinco por ciento (85%).
- Enfermero, segundo cocinero, primer mozo y contraamaestre de frío: ochenta por ciento (80%).
- Marinero de cubierta, engrasador y ayudante de cocina: setenta y cinco por ciento (75%).
- Marinero de planta, operario de planta, mozo auxiliar: setenta por ciento (70%).

La tasa horaria básica, en función de la cual se abonarán las horas extraordinarias, se determinará dividiendo por ciento setenta y seis el sueldo básico mensual que correspondiere a cada tripulante según categoría y cargo a bordo.

En Anexo II obran los valores de sueldo básico mensual aplicable a partir de la vigencia del presente, atendiendo a las características de la embarcación y la especie objetivo de captura.

Bonificación por antigüedad

Art. 32 – Cada beneficiario de este convenio percibirá una bonificación mensual en concepto de antigüedad, calculada en función de su sueldo básico, independientemente de su situación de revista (navegación, francos, puertos, u órdenes), y según los siguientes porcentajes del mismo.

- El tripulante que acredite más de uno y hasta dos años de antigüedad, el dos por ciento (2%).
- El que acredite más de dos y hasta tres años de antigüedad, el cuatro por ciento (4%).
- El que acredite más de tres y hasta cuatro años de antigüedad, el ocho por ciento (8%).
- El que acredite más de cuatro y hasta cinco años de antigüedad, el diez por ciento (10%).
- El que acredite más de cinco y hasta seis años de antigüedad, el doce por ciento (12%).
- El que acredite más de seis y hasta siete años de antigüedad, el catorce por ciento (14%).
- El que acredite más de siete y hasta diez años de antigüedad, el dieciocho por ciento (18%).
- El que acredite más de diez años de antigüedad, el veinticinco por ciento (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 computará desde la fecha de ingreso del tripulante, y se considerará toda la

que acumule en una misma empresa, aun cuando la relación laboral se hubiere interrumpido por despido, indemnizado o no, o por renuncia.

Adicional remuneratorio

Art. 33 – Durante todo el período de navegación para la explotación pesquera (marea), excepto el caso de pilotaje, en atención a las características especiales, del trabajo, y la extensión máxima diaria convenida para el tiempo normal de trabajo a bordo (art. 24), el personal de marinería y maestranza y auxiliar de factoría percibirá un adicional remuneratorio cuyo valor mensual será el resultante del sesenta por ciento (60%) del sueldo básico, al que se denominará “adicional art. 33” 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.

Ex art. 33 bis, incentivo a la producción

Art. 34 – Debido a las exigencias de productividad del Mercado nacional e internacional con respecto al producto capturado, procesamiento, control sanitario, y el mayor tiempo que demanda su elaboración, los cuales son desarrollados a bordo en forma directa por el personal de marinería y maestranza, se establece el pago de una suma bruta mensual, devengada solo durante el tiempo de duración de la marea, como adicional que se denominará “incentivo a la producción”, cuyos valores fijos para las distintas categorías se especifican en el Anexo II del presente convenio, representando la suma bruta de pesos mil quinientos (\$ 1.500) para el marinero de planta en los buques tangoneros-langostneros y congeladores merluceros y la de pesos mil cuatrocientos (\$ 1.400) en los buques poteros, y la suma de pesos dos mil (\$ 2.000) en los buques congeladores arrastreros merluceros, y que respetara las escalas predeterminadas en el art. 31. En todos los casos, el presente adicional absorbe el valor pecuniario de la mayor extensión de jornada que establece el art. 25 “in fine” del presente convenio. La falta de prestación de tareas en las condiciones establecidas en el art. 25 “in fine”, exime del pago del presente adicional. A los fines del pago proporcional cuando la duración de la marea no coincida con un mes completo, o supere el mes pero no alcance dos completos, por ese período inferior al mes se utilizará el divisor 30, y se multiplicará por los días del mes.

Adicional bodega

Art. 35 – 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” en el Anexo V, cuando el buque complete un porcentaje superior al sesenta por ciento (60%) de sus bodegas disponibles para la carga con producto procesado y congelado.

Sueldo proporcional por producción

Art. 36 – Este concepto se liquidará en función del tonelaje neto de producto congelado descargado, sin incluir el peso de los envases ni del agua, multiplicado por los valores de referencia que por tonelada de producto congelado se especifican en el Anexo III y por el porcentaje que para cada tipo de buque y categoría del tripulante resulten del Anexo IV. El valor resultante será multiplicado por el equivalente al setenta y ocho por ciento (78%) para la especie langostino, y al noventa por ciento (90%) para las especies merluza y variados, en ambos casos del valor equivalente al del dólar estadounidense tipo comprador del B.C.R.A. En el caso de buques poteros, la captura de calamar, la liquidación se ajustará a los valores determinados en el Anexo IV en coincidencia con los establecidos por CAPA. Este rubro absorberá hasta su concurrencia la totalidad de las horas extra que se

materialicen en la marea, sin perjuicio de lo establecido en el art. 34 del presente. El presente rubro se abona tanto por la pesca principal u objetivo, como también por la incidental o acompañante.

Control descarga

Art. 37 – 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.

Control de calidad

Art. 38 – La elaboración y/o clasificación incorrecta de mercadería elaborada a bordo traerá como consecuencia que una vez establecido el tonelaje afectado, este se pague a la tripulación con una reducción del treinta por ciento (30%) sobre el sueldo proporcional por producción, abonándose normalmente el resto del tonelaje que resulte correctamente elaborado y clasificado.

Estos defectos y el tonelaje afectado se consignarán bajo firma de los representantes de la tripulación y del armador o propietario en la planilla de viaje, en caso de divergencia, un perito dictaminará inapelablemente sobre la existencia y extensión de los defectos.

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

Liquidación de haberes

Art. 39 – El modo y lugar del pago de los haberes se efectuará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

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

Como anticipo de su remuneración, el tripulante de los buques merluceros y tangoneros, tendrá derecho a recibir a su llegada a puerto por finalización de marea la cifra de pesos mil doscientos (\$ 1.200). Así como también deberán ser abonados los adelantos en concepto de poder de acuerdo con los usos y costumbres del armador.

El cincuenta por ciento (50%) del sueldo proporcional sobre producción será percibido por el tripulante una vez finalizado el viaje y dentro de las setenta y dos horas hábiles de haber terminado la descarga. Si la descarga no se hubiere concluido dentro de los ocho días de haber arribado el buque al puerto de finalización del viaje, el cincuenta por ciento (50%) del sueldo proporcional sobre producción se abonará dentro de las setenta y dos horas hábiles subsiguientes basándose en el informe que el capitán produzca estimando la misma, con la conformidad de quienes representan a la tripulación para el control de la descarga de acuerdo con lo dispuesto en el art. 37 de este convenio.

Si el tripulante se desvinculase o fuese desvinculado por la empresa deberá percibir las remuneraciones fijas y/o las derivadas de la producción, una vez finalizado el viaje y dentro de las setenta y dos 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 horas hábiles de su desenrolamiento, percibirá el sueldo proporcional por producción y/o 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 que se enfermase o accidentare a bordo en navegación, continuará devengando su sueldo proporcional sobre producción, sueldo básico y adicional hasta ser desembarcado por tal causa en el puerto donde fuere necesario. Producido el desenrolamiento, el tripulante entrará a usufructuar la licencia por enfermedad o accidente en los términos de este convenio y/o la Ley de Riesgos del Trabajo, según corresponda.

Trabajos especiales

Art. 40 – 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 congeladoras, reparaciones o mantenimiento en frío, personal de los buques langostineros que se dediquen al lavado del langostino con metabisulfito de sodio u otros componentes, sobre el total de las remuneraciones correspondientes a dicha producción, tendrán una bonificación del veinte por ciento (20%), proporcional al tiempo que demande específicamente dicha tarea y al tripulante que efectivamente la haya realizado, de acuerdo con lo registrado en el libro de trabajo.

Pérdida de efectos personales

Art. 41 – 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 básicos mensuales del contra maestre de cubierta, en concepto de indemnización única, total e integral por dichos daños, por una sola vez y a todos los damnificados. Esta indemnización será abonada junto con los sueldos correspondientes al mes durante el cual se haya producido el hecho.

Recibos de sueldo

Art. 42 – Los recibos que instrumenten pagos de remuneraciones deberán contener las menciones exigidas por la legislación laboral o lo convenido a este efecto en el Acta, de fecha 18 de diciembre de 1997, Anexo IV, y sujetarse a las siguientes reglas:

Recibos correspondientes a mareas deberán discriminar claramente los conceptos pagados, tales como días de puerto (días pagados y su importe), básico ganado en navegación (días e importe), adicional convencional art. 33 (importe). Incentivo a la producción (importe), sueldo por producción (importe y detalle), y, en planilla firmada anexa al recibo o en el texto de éste, detalle de las especies y tonelajes resultantes de la planilla de viaje. Plus por bodega, (si correspondiere abonarla), sumas abonadas en concepto de reintegro de gastos por ropa de trabajo (si correspondiera), adicionales eventuales como plus de frío, y horas extraordinarias (consignando cantidad de estas y su valor) otras bonificaciones, descuentos por conceptos como anticipos, radiocomunicaciones, entreport y similares, descuentos legales obligatorios.

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

Si el pago salarial se hiciera a través de depósito bancario a la orden del trabajador, o por mecanismo asemejado, la constancia de tal depósito resultara suficiente acreditación del pago y su percepción, con independencia de la suscripción material del recibo de sueldo. Lo precedentemente expuesto no implica prescindir de la obligación del empleador de emitir y otorgar los recibos de sueldos del personal.

Pilotaje

Art. 43 – 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, si la duración del pilotaje fuese inferior o igual a ciento veinte horas.
- Diez, si la duración del pilotaje fuese superior a las ciento veinte horas e inferior o igual a doscientas cuarenta horas.
- Quince, si la duración del pilotaje fuese superior a las doscientas cuarenta horas e inferior o igual a trescientas sesenta horas.
- Treinta, si la duración del pilotaje fuese superior a las trescientas sesenta horas e inferior o igual a setecientos veinte horas.

Las prolongaciones mayores del viaje se pagaran a razón del quíntuple 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, el cual no podrá negarse a realizarlo, salvo causa justificada, debiendo el mismo ajustarse estrictamente a los términos de este artículo.

Viajes a puertos extranjeros

Art. 44 – El personal comprendido en este convenio gozará de los beneficios previstos en concepto de divisas para los viajes al extranjero o viceversa, de acuerdo con los términos vigentes para el personal de la marina mercante conforme con sus respectivas categorías o cargos.

Cuando un buque arribe y/o descargare su producción en un puerto extranjero, el tripulante percibirá divisas desde el momento en que el buque cese las operaciones de explotación pesquera y se dirija al puerto de arribo o descarga y durante su estadía en dicho puerto. Sin perjuicio de lo expresado, el período de viaje desde el fin de la operación pesquera y hasta el arribo a puerto de arribo o descarga se abonará como pilotaje, según el art. 43 del presente.

Si un buque comenzare su viaje de pesca en puerto extranjero durante la navegación desde la zarpada y hasta que inicie las operaciones de explotación pesquera, el tripulante percibirá las remuneraciones propias del pilotaje, considerando lo reglado en el art. 43 del presente.

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

Incrementos salariales

Art. 45 – Los incrementos de alcance general para el personal en relación de dependencia, derivados de leyes, decretos o resoluciones de la autoridad competente, se aplicarán de la siguiente manera:

Si se tratare de aumentos fijos o porcentuales, dichos montos se incrementarán al sueldo básico (y proporcionalmente al adicional art. 33) a todos los efectos.

Pagos no remuneratorios

Art. 46 – Las empresas abonarán los salarios y asignaciones familiares al personal de conformidad con las normas aplicables al personal embarcado.

El armador o propietario del buque reintegrará a cada tripulante una suma equivalente al cinco por ciento (5%) calculado sobre 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 impuestos 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.

Falta de cocina

Art. 47 – Estando el buque en puerto, el armador o propietario deberá proveer la alimentación a bordo para todo el personal que se encuentre a bordo. Si se careciere de servicio de comida, se deberá abonar a cada tripulante en concepto de manutención, una suma diana igual al seis por ciento (6%) del sueldo de puerto del “marinero de cubierta”, la que no será computable para retenciones ni aportes.

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

Licencias

Francos compensatorios. Ordenes

Art. 48 – Por cada día de enrolamiento el tripulante devengará 0,50 día de franco compensatorio.

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

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

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

Los haberes correspondientes a los francos serán iguales al sueldo básico correspondiente al tripulante de que se trate, multiplicando por el coeficiente 2,4, conforme del Anexo II y serán abonados dentro de los seis días hábiles posteriores a la terminación de la descarga.

Cuando en el cómputo de francos compensatorios resultare una fracción de día, se redondeará la cantidad resultante a la unidad inmediata superior cuando dicha fracción sea igual a 0,5 o mayor.

Estando el buque en navegación, los días feriados nacionales (art. 51 del presente convenio) se computarán, a los fines de devengo de francos compensatorios, con el coeficiente 0,50 por día, más un día completo. Cuando el buque este en puerto se aplicara 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 en actividad, tendrá derecho a la percepción de haberes como personal a órdenes, los cuales se le liquidarán según el sueldo básico multiplicado por el coeficiente 1,5, conforme los valores expresados en el Anexo II, hasta el momento de su reembarco.

El tripulante por su voluntad podrá usufructuar sus francos compensatorios acumulados únicamente después de finalizado el período del contrato de ajuste firmado, salvo el personal designado para cubrir guardia de puerto, que deberá previamente concluirlo. A tal fin, deberá preavisar de manera fehaciente y con antelación mínima de cinco días su intención de gozar los francos acumulados, los cuales en ningún caso podrán ser inferiores a treinta y cinco días devengados en no menos de dos mareas consecutivas, para el uso de este mecanismo. Con excepción de los buques poteros que se regirán por el art. 19 y habiendo cumplido las condiciones mencionadas, si al finalizar el goce de los francos, el tripulante no pudiere ser reembarcado por ausencia del buque, devengará el ochenta por ciento (80%) del sueldo básico de su categoría hasta su reembarco, sin consideración de ningún adicional, y sin perder relación de dependencia con la empresa. Fuera de las circunstancias y condiciones mencionadas, si al finalizar el goce de los francos requeridos por el tripulante no pudiere ser reembarcado por ausencia del buque, no devengará ningún tipo de remuneración hasta su reembarco, sin perder por ello relación de dependencia con la empresa.

La empresa no estará obligada a conceder francos, vacaciones ni otras licencias cuando las mismas se soliciten para ser gozadas durante la marea, debiendo éstas otorgarse a la mayor brevedad posible al finalizar la misma, en los términos y condiciones precedentemente indicados. Tampoco tendrá esa obligación cuando las mismas se soliciten con menos de cinco días anteriores a la zarpada.

En los supuestos de cese de las captures y/o imposibilidad de acceso al caladero por disposiciones que dicten las autoridades nacionales y/o provinciales con competencia pesquera, que impliquen paradas biológicas, zonas o períodos de veda o inactividad, limitaciones a las cuotas o cupos de pesca, entre otras, una vez agotados los francos compensatorios otorgados a instancia del armador, el tripulante tendrá derecho a percibir un importe equivalente al sueldo básico, (sin adicionales de ninguna especie) hasta que se reinicien las actividades de pesca, y/o se permita el acceso al caladero.

Si los francos fueran concedidos por orden del armador y en puerto distinto del de contratación, serán por cuenta de este los gastos de traslado del tripulante en los términos del art. 11 del presente. Cuando los francos sean solicitados por el tripulante, su traslado será por cuenta de éste, y en los términos y condiciones art. 11 del presente.

Vacaciones anuales

Art. 49 – Los beneficiarios de este convenio gozarán de un descanso anual remunerado por los siguientes plazos:

- De catorce días corridos cuando su antigüedad en la empresa no exceda de cinco años.
- De veintiún días corridos cuando su antigüedad, sea mayor de cinco años y no exceda de diez.

- De veintiocho días corridos cuando su antigüedad sea mayor de diez años y no exceda de los veinte.
- De treinta y cinco días corridos cuando su antigüedad sea mayor de veinte años.

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

Para tener derecho a este beneficio, el tripulante deberá haber prestado servicios como mínimo la cantidad de ciento ochenta y un 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 día de vacaciones por cada veinte días corridos de prestación de servicios.

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

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

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

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

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

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

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

Licencias especiales

Art. 50 – a) El tripulante tendrá derecho a gozar de las siguientes licencias especiales:

1. Por nacimiento de hijo: tres días hábiles.
2. Por matrimonio: diez días hábiles.
3. Por fallecimiento del cónyuge o de persona con la cual conviviere en aparente matrimonio, o de padres, o de hijos: cuatro días hábiles.
4. Para rendir todo tipo de examen, de obtención de títulos o patentes fijadas por la autoridad marítima, o de enseñanza media y universitaria: dos días corridos por examen con un máximo de diez 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 usufructuará al regreso del viaje, si los acaecimientos motivantes de las mismas se produjeran durante la navegación del tripulante.

c) Las licencias especiales a las que alude el apart. 3 del pto. 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.

Días feriados

Art. 51 – Se considerarán días feriados los siguientes: 1 de enero, Viernes Santo, 24 de marzo, 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 aquéllos que establezcan las autoridades nacionales con carácter de feriado nacional obligatorio. La liquidación de los mismos se ajustará a la legislación vigente.

Enfermedades. Fallecimiento

Licencias por enfermedad y accidente

Art. 52 – El personal amparado por este convenio que se enfermase o accidentare a bordo, tanto en navegación como en puerto deberá ser asistido por el propietario o armador mientras se encuentre enrolado.

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

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

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

Considerando la especificidad de la modalidad liquidatoria y la incidencia de los distintos rubros salariales y condición de revista del trabajador, se sumarán las remuneraciones sujetas a retenciones provisionales correspondientes a los últimos doce meses, o fracción y dicho total se dividirá por la cantidad de períodos mensuales considerados. Los aumentos que ulteriormente se otorguen al personal embarcado, beneficiarán en la misma medida al que estuviere gozando de licencia por enfermedad o accidente.

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

Fallecimiento del tripulante enrolado. Siniestros

Art. 53 – Si un tripulante falleciere encontrándose enrolado, el armador o propietario agotará los recursos tendientes a que sus restos sean trasladados al puerto de su contratación o de retorno

habitual del buque, condicionado a las reglamentaciones pertinentes, a que el deceso no sea consecuencia de una enfermedad infecto-contagiosa y el deseo expreso de su familiar más directo.

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

En caso de siniestros, el armador o propietario agotara 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.

Seguro de vida gremial

Art. 54 – Será obligación del armador o propietario contratar a su exclusivo cargo para todo el personal incluido en el presente convenio, un seguro de vida colectivo cuyo capital individual será el equivalente a cincuenta sueldos básicos de la categoría de “marinero de cubierta”, por cada tripulante, por muerte natural o incapacidad absoluta y permanente. Si el armador o propietario no contratare o no mantuviere vigente la póliza, será propio asegurador y estarán a su cargo directo las indemnizaciones derivadas de este artículo, debiendo liquidarlas dentro de los treinta días de ocurrido el hecho generador de su responsabilidad. El capital se duplicará si la muerte o incapacidad absoluta y permanente derivaren de un accidente de trabajo.

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

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

Suspensiones y extinción de la relación laboral

Efectividad. Indemnizaciones por despido

Art. 55 – El personal beneficiario de este convenio, adquirirá “efectividad” en su empleo según la empresa a los ciento cincuenta días de enrolado en navegación marítima y/o ultramar, considerados dentro del año aniversario, de conformidad con lo estipulado en el Conv. Colect. de Trab. 370/71.

El derecho a la indemnización que se establece en el presente régimen tendrá efectos para el tripulante, una vez cumplimentadas las exigencias para ser considerado “efectivo”, y sobre el particular se aplicará la normativa laboral vigente. Todo tripulante despedido sin justa causa, percibirá las indemnizaciones que fije la L.C.T. por ruptura de la relación de trabajo.

No darán derecho a indemnización de ninguna naturaleza los traslados de buque a buque, dentro de una misma empresa, originados en razones operativas y de necesidad del servicio.

A los fines del cómputo de la antigüedad para la indemnización que se fija por el presente régimen se considerará extinguida la antigüedad que computare el tripulante que renuncia o que haya sido indemnizado de conformidad con la L.C.T. 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 mejor remuneración mensual, normal y habitual para el cálculo indemnizatorio por cese, sustitutivo del preaviso del adicional por rescisión se considerará el promedio de todo concepto de los últimos doce meses, o período inferior si no se hubiera contemplado aquél.

Suspensión por causas económicas

Art. 56 – 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 días en el término de un año contado desde el comienzo de la primera suspensión, cualquiera fuere la causa de ésta.

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

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

Seguridad e higiene

Obligaciones de las partes

Art. 57 – El armador o propietario será el responsable de las condiciones de navegabilidad y seguridad del buque, así como de ponerlo en buen estado de habitabilidad y mantenerlo realizando las reparaciones necesarias. Cada tripulante será responsable de la conservación de los elementos de a bordo que se encuentren a su cargo y del estado de las comodidades que ocupa y de las que se sirve, siendo su obligación impedir todos los deterioros evitables y que no resulten del buen uso y del transcurso del tiempo, obligación que de ser infringida, motivara las sanciones o cargos que correspondan. Asimismo, y atento la vigencia de la Ley 24.557, el armador o propietario deberá dar a conocer el nombre de la A.R.T. en la cual afilio a la tripulación o si opto por autoasegurarse, art. 30 de la ley citada.

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

Las partes propondrán a la conformación de una Comisión de Higiene y Seguridad para actuar con carácter preventivo y correctivo en la materia, todo ello de conformidad con la L.R.T.

Ropa de agua

Art. 58 – El armador o propietario, entregará un equipo de agua (betas, 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. El personal que trabaja en cubierta tendrá en cubierta a disposición un chaleco salvavidas, que permita el normal desenvolvimiento de tareas.

Elementos de higiene. Ropa de cama y toallas

Art. 59 – 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 colchón con su funda, una almohada con su funda, dos frazadas, dos sábanas, una toalla de mano y una para baño.

La ropa blanca será renovable cada siete 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.

El armador deberá asegurar la cantidad necesaria de agua dulce, limpia y caliente, así como también la higiene de los depósitos de la misma, para procurar la higiene personal de los tripulantes. Asimismo, deberá asegurarse la ventilación natural y artificial, que posibilite seguridad, confort e higiene a bordo. En los comedores deberá contarse con elementos de conservación de alimentos y bebidas, y elementos de esparcimiento para la tripulación (heladera, reproductor de música, video, dvd, televisor, etcétera).

Elementos de seguridad

Art. 60 – Todos los buques estarán equipados con los artefactos, instrumentos y demás elementos de pesca necesarios para la expedición y contarán con todos los elementos de seguridad y subsistencia para la vida humana en el mar, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes.

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

Será obligación del armador publicar en un lugar visible la constancia de A.R.T.

Botiquín

Art. 61 – Cada buque contará con un botiquín y elementos sanitarios necesarios para la atención primaria del personal de abordó. En Anexo VI se individualizan los elementos obligatorios que deben integrar el botiquín.

Situaciones especiales

Cambio de actividad del buque. Asignación de personal

Art. 62 – 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 días. A fin de establecer las modalidades a que estará sujeto el personal en la nueva actividad y modalidad, cualquiera de las partes podrá convocar a la Comisión de Interpretación y Conciliación (art. 73 de este convenio). El dictamen de esta Comisión será comunicado a los tripulantes, a fin de definir su situación de empleo, sin perjuicio de la aplicación del régimen indemnizatorio que pudiere corresponder.

Gratificación por jubilación

Art. 63 – Todo tripulante que se acoja a los beneficios de la jubilación ordinaria tendrá derecho a percibir de quien sea su empleador al momento de obtener el beneficio, una gratificación no remuneratoria según el siguiente régimen: 1. hasta haber cumplido cinco años de antigüedad no será acreedor a gratificación alguna. 2. Si computare más de cinco y menos de diez años de antigüedad percibirá el doble de cinco sueldos básicos correspondientes a la categoría convencional de "marinero de planta". 3. Si computare diez años de antigüedad y menos de quince percibirá el doble de ocho sueldos básicos según el mismo procedimiento. 4. Si computare quince o más años de antigüedad, la gratificación tendrá el valor del doble de doce sueldos según dicho procedimiento.

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

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

Personal a órdenes

Art. 64 – El armador o propietario no podrá mantener a ningún tripulante por decisión empresaria, en situación de “a órdenes” por más de noventa días corridos, salvo que el tripulante diere su expresa conformidad o se permitiera por disposiciones emanadas de la autoridad pesquera y del Ministerio de Trabajo, situaciones en las que se prorrogará esta situación por sucesivos períodos adicionales de treinta días corridos cada uno. Vencido estos plazos el armador deberá optar entre: 1. reembarcar al tripulante; o bien 2. desvincularlo, abonándole las indemnizaciones que pudieran corresponder.

Aportes y contribuciones

Cuota sindical

Art. 65 – El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales del personal afiliado al Sindicato de Obreros Marítimos Unidos, 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 N° 244.250/93 del Banco de la Nación Argentina, Agencia Montserrat, o a través de los sistemas que establezca la normativa en la materia.

Las copias de las boletas de depósito y nómina del personal y remuneraciones correspondientes a cada pago serán entregadas al sindicato en la forma y plazos determinados en las reglamentaciones aplicables.

A todo evento deberá ingresarse la información en la página de la entidad sindical www.somu.com.ar, con la clave individual que se le otorgará con el fin de completar la declaración jurada de estilo, para proceder con posterioridad al depósito bancario.

Contribución solidaria

Art. 66 – En los términos de lo normado en los arts. 37 de la Ley 23.551 y 9 de la Ley 14.250, se establece una contribución solidaria a favor del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) y a cargo de cada uno de los trabajadores comprendidos en el presente convenio, consistente en el aporte mensual de una suma equivalente al cuatro por ciento (4%) del total de la remuneración que les corresponda percibir a dichos trabajadores, el que deberá depositarse de igual modo que lo establecido en el art. 65 de este convenio, o a través de los sistemas que establezca la normativa de la materia.

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

La contribución solidaria será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio, según lo indicado en el art. 3.

A todo evento deberá ingresarse la información en la página de la entidad sindical www.somu.com.ar, con la clave individual que se le otorgara con el fin de completar la declaración jurada de estilo, para proceder con posterioridad al depósito bancario.

Obra social

Art. 67 – El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retención provisional 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 del personal marítimo, las que juntamente con las contribuciones patronales respectivas, deberán depositarse dentro del término legal respectivo, con las modalidades que establezca la A.F.I.P. u organismo recaudador que lo reemplace.

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

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

Como aporte especial, las partes establecen que en ningún caso el aporte a la obra social podrá ser inferior al que surja de aplicar el porcentual que fije la normativa específica, calculado de la forma que indica la normativa específica y aplicable.

El aporte especial a la obra social será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio, según lo indicado en el art. 3.

Aportes y contribuciones previsionales y de obra social

Art. 68 – Se dará cumplimiento a las leyes y disposiciones vigentes relativas a los aportes y contribuciones previsionales y de obra social que afecten a los trabajadores en relación de dependencia y a sus empleadores.

Personal de plantas de harina de pescado

Art. 69 – Toda vez que en un buque comprendido por este convenio funcione efectivamente una planta elaboradora de harina de pescado, el personal afectado a su atención pertenecerá al sindicato signatario de la presente, sin perjuicio de la supervisión que sobre su trabajo corresponde al personal de oficiales del buque.

Escuela de capacitación

Art. 70 – El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la entidad gremial, en una cuenta específica, la suma equivalente al dos por ciento (2%) del salario normal y habitual por marea hasta el equivalente a un máximo de dólares siete con cincuenta centavos (u\$s 7,50) como suma total y única por tripulante de marinería y maestranza enrolado comprendido en este convenio, con destino al mantenimiento de la escuela de capacitación. La liquidación y pago será mensual.

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

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

El aporte a la escuela de capacitación será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio, según lo indicado en el art. 3.

Aporte acción social

Art. 71 – El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la entidad gremial, en una cuenta específica, la suma equivalente al dos por ciento (2%) del salario normal y habitual por marea,

hasta el equivalente a un máximo de dólares siete con cincuenta centavos (u\$s 7,50) como suma total y única por tripulante enrolado de marinería y maestranza dependiente comprendido en este convenio, con destino a solventar cuestiones vinculadas a la acción social. La liquidación y pago será mensual.

El aporte a la acción social será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio, según lo indicado en el art. 3.

Aporte mutual sindical

Art. 72 – El propietario o armador procederá a depositar a la orden de la entidad gremial, en la cuenta del Banco de la Nación Argentina Sucursal de La Boca N° 282115-75 mutual, la suma equivalente al uno por ciento (1%) del salario normal y habitual por marea, hasta un máximo de dólares estadounidenses diez (u\$s 10) como suma total y única por tripulante enrolado de marinería y maestranza dependiente comprendido en este convenio, con destino a solventar cuestiones vinculadas a la mutual sindical. La liquidación y pago será mensual. En el supuesto de los buques poteros este importe será de dólares estadounidenses veinticinco (u\$s 25).

El aporte a la mutual sindical para los buques poteros será de dólares estadounidenses veinticinco (u\$s 25).

El aporte a la mutual sindical será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio, según lo indicado en el art. 3.

Seguimiento. Penalidades y evaluación

Comisión Permanente

Art. 73 – Queda automáticamente constituida una Comisión Permanente de Interpretación y Conciliación, por hasta tres representantes por cada una de las partes signatarias. Inicialmente conformada según detalle y orden prioritario que surge del encabezado, pudiéndose designar reemplazantes con las formalidades pertinentes, notificando ante la autoridad de aplicación y cuyas funciones serán:

- Interpretar los alcances y significado de las normas de este convenio, y cualquier inconveniente que surgiera como consecuencia del mismo, en forma inmediata a su requerimiento, efectuado por cualquiera de las partes.
- Intervenir como instancia previa y obligatoria en todos los conflictos que se susciten entre las empresas y el personal comprendido en este convenio, para procurar soluciones que, respetando las normas legales y convencionales, concilien adecuadamente los intereses y derechos de las partes involucradas. Durante el plazo de veinte días hábiles contados desde la denuncia fehaciente del conflicto a esta Comisión, o las entidades firmantes, materializada por escrito, las partes no podrán adoptar medidas de acción directa. Si pasado ese lapso no se hubiera alcanzado una justa composición de intereses, ambas partes se someterán al mecanismo de conciliación obligatoria que contempla la Ley 14.786 ante la autoridad laboral nacional.
- Reglamentar aquellas modalidades de artes de pesca, capacidades de bodega no contempladas en el presente convenio, y/o especies y valores de referencia no incluidas, en ambos casos a los fines de favorecer su incorporación.

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

Innovaciones tecnológicas

Art. 74 – 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.

Remolque

Art. 75 – En caso de que el buque pesquero participase en una operación de remolque de otro buque, se abonarán los salarios por servicio de asistencia y/o remolque a los tripulantes dentro de un período máximo de noventa días a partir de la fecha de realización de los servicios, conforme con lo dispuesto por la ley de navegación.

Paz social

Art. 76 – La entidad gremial se compromete a respetar un período de paz social durante el plazo de vigencia del presente convenio, durante el cual se obligan a no adoptar medidas de fuerza o de acción directa, de ninguna naturaleza, a excepción que sean planteadas por incumplimientos de las obligaciones laborales y salariales determinadas por el presente.

ANEXO VI - Botiquín a bordo

• Curaciones:

- Gasas, compresas y vendas Cambridge de diferentes medidas.
- Tela adhesiva hipoalérgica de diferentes anchos.
- Antisépticos: Pervinox, alcohol y/o agua oxigenada.
- Gasa furacinada.

• Medicamentos básicos:

- Analgésicos, antiinflamatorios y antifebriles (Ibuprofeno, Paracetamol).
- Antibióticos.
- Colirios o gotas para los ojos.
- Antiácidos (Omeprazol, otros).
- Antidiarreicos (Suprasec - carbón activado).
- Antiespasmódicos (Buscapina Forte, etcétera).
- Hipotensores de acción rápida y de mantenimiento diuréticos.

- Broncodilatadores.
- Antialérgicos (corticoides y antihistamínicos).
- Otros:
 - Tensiómetro y estetoscopio.
 - Collar de minerva inmovilizador del cuello.
 - Tabla rígida (traslado de pacientes traumatizados).
 - Tijera de punta redonda.
 - Tubo de oxígeno y mascarilla.
 - Férulas o similares de diferentes tamaños (para inmovilización temporaria de fracturas).

Expte. 1.617.054/14

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 9 días del mes de noviembre de 2015, siendo las 16:00 horas, comparece en el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, ante el secretario de Conciliación, Lic. Sebastián Koutsovitis, en representación del Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), lo hace el Sr. Marcelo Esteban Urban (M.I. 22.228.860) y en representación de la Cámara de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina (CAPeCA), lo hace el Dr. Patricio Barber Soler.

Declarado abierto el acto por el funcionario actuante, se le solicita a las representaciones comparecientes que manifiesten a continuación.

Las partes comparecientes manifiestan que vienen a presentar y ratificar el texto ordenado agregado a fs. 126/135. Las partes reconocen las firmas allí insertas como propias de sus mandantes y solicitan su homologación, así como la de las actas acuerdos complementarias ratificadas a f. 123, con excepción de la f. 122 que no corresponde al acuerdo de partes.

No siendo para más, se da por finalizado a las 17:00 horas, firmando al pie de la presente, previa lectura, para constancia y ratificación de su manifestación, ante mí, que certifico.

SOMU/CAPeCA.

Expte. 1.617.054/15

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 13 días del mes de noviembre de 2015, siendo las 14:00 horas, comparece en el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, ante el secretario de Conciliación, Lic. Sebastián Koutsovitis, en representación del Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), lo hace el Sr. Marcelo Urban, en su carácter de apoderado y en representación de la Cámara

de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina (CAPeCA), lo hace el Dr. Patricio Barber Soler.

Declarado abierto el acto por el funcionario actuante, se le solicita a las representaciones comparecientes que manifiesten a continuación.

La partes comparecientes manifiestan que el nuevo convenio colectivo de trabajo, cuyo texto ordenado se encuentra agregado a los fines de su homologación, se corresponde al suscripto por el SOMU y CAPeCA. Que el mismo no fue suscripto por la Cámara de Armadores Poteros de la Argentina (CAPA) quien podrá adherir a su texto con posterioridad a lo cual presta su conformidad el SOMU.

Que las partes, asimismo, ratifican los anexos agregados al texto original del convenio colectivo de trabajo, suscripto en el año 2014, las actas acuerdo agregadas a este expediente, con excepción del escrito agregado a f. 122 por no tratarse de acta acuerdo, suscriben en este acto el Anexo VI - "Botiquín a bordo" y solicitan la homologación.

No siendo para más, se da por finalizado a las 14:30 horas, firmando al pie de la presente, previa lectura, para constancia y ratificación de su manifestación, ante mí, que certifico.

SOMU/CAPeCA.

ACUERDO 1.682/15 - Incremento salarial a partir del 1/3/15

ACUERDO 1.683/15 - Suma fija no remunerativa. Incremento salarial a partir del 1/8/15

RESOLUCION S.T. 1.991/15 - Homologación del convenio y los Acuerdos 1.682/15 y 1.683/15 del 5/2/15 y 31/7/15, respectivamente

ACUERDO 772/19 - Escala salarial a partir del 1/4/18

RESOLUCION S.T. 226/19 - Homologa el Acuerdo 772/19 de 7/9/18

ACUERDO 2.383/19 - Escala salarial a partir del 1/4/19, 1/8/19 y 1/12/19. Suma extraordinaria no remunerativa y por única vez en agosto y setiembre de 2019

RESOLUCION S.T. 2.144/19 - Homologa el Acuerdo 2.383/19 del 6/8/19