

# CONVENIO COLECTIVO

## GENERALIDADES

### 1. PARTES INTERVINIENTES

Argenova S.A. representada en este acto por los Señores Jaime Pérez Pena y Jorge Reymundi, en calidad de Presidente y Gerente de Relaciones Laborales respectivamente; y la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca, representada por el Señor Jorge Frías, en su carácter de Secretario General Nacional, por la parte sindical.

### 2. AMBITO DE APLICACION

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

### 3. PERIODO DE VIGENCIA

Este Convenio regirá a partir del 1 de octubre de 2015, hasta el 30 de septiembre de 2017.

### 4. NORMAS APLICABLES

La relación de trabajo entre los tripulantes de puente y el propietario o armador del buque congelador con procesamiento a bordo, produzcan o no a bordo harina de pescado, se regirá por este Convenio Colectivo de Trabajo y por un Contrato de Ajuste, según ANEXO I. En defecto de previsiones en este Convenio y en las normas a las que él se remite, y en cuanto no pueda acudirse a la analogía, serán aplicables la ley de la navegación y las leyes laborales generales vigentes considerando las particularidades y especificidad de la actividad marítima.

### 5. SUBSISTENCIA DE ACUERDOS

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

### 6. EFECTOS DEL CONVENIO EN LAS RELACIONES LABORALES INDIVIDUALES


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

### 7. REVISACION MEDICA - NIVEL DE APTITUD

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

### 8. CONTRATO DE AJUSTE

El Contrato de Ajuste individual, se ajustará al modelo que se establece como ANEXO I (contrato de ajuste) y, en su momento, al Reglamento de la Asociación. Se otorgará en dos ejemplares, uno de los cuales se destinará al Tripulante y el otro al Propietario y/o Armador. Este contrato podrá celebrarse por uno o más viajes o por tiempo; y se considerará anulado si el Tripulante no se enrolare.

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



## REGIMEN DE TRABAJO

### 9. TRASLADO DE PERSONAL

Cuando el embarque de un tripulante demandare su traslado a un puerto situado en localidad distinta de la de su primer contratación, el armador o propietario abonará todos los gastos, con comprobantes, que durante su normal desarrollo genere dicho traslado, por pasajes, manutención y cuando correspondiere, alojamiento. Los gastos de manutención se ajustarán a los valores previstos en el Art. 31 del presente. Las sumas de la presente disposición no serán computables para retenciones ni aportes.

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

En todos los casos, el tripulante viajará como pasajero. Cualquier decisión del armador que demore el traslado, ajena a la voluntad del tripulante, obligará a aquél a reconocer los correspondientes gastos de estadía, según categoría y cargo.

Cuando entre el lugar de la primer contratación y el de enrolamiento o desenrolamiento mediare una distancia de más de setecientos (700) kilómetros, en línea recta, el traslado será por vía aérea en los tramos en que exista línea regular disponible, y cuyas frecuencias no afecten la normal operación del buque.

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

El presente artículo se aplicará íntegramente, excepto que el trabajador, sea éste Capitán ó Primer Oficial, alcance un acuerdo privado con el armador, dejándose sin efecto en dichos casos, lo dispuesto en el presente artículo.

### 10. PRESENTACION A BORDO

El armador, o el propietario, deberá comunicar fehacientemente al Capitan, Piloto o Patron la zarpada estimada con una anticipación de veinte y cuatro (24) horas en los buques marisqueros y de 48 horas en los buques palangreros, naseros, poteros y arrastreros. El armador o propietario podrá desembarcar en la forma correspondiente al Capitán u Oficial que no se hubiere presentado sin causa justificada.

### 11. ALIMENTACION A BORDO

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

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

### 12. VIVERES ADICIONALES, BEBIDAS NO ALCOHOLICAS

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

### 13. PERSONAL DE PUENTE

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

### 14. RADIOCOMUNICACIONES

Cada Capitan y oficial podrán realizar sin cargo radiocomunicaciones con un tope máximo de 5 minutos semanales. Las comunicaciones que excedan dicho término serán a cargo del tripulante y descontadas de su liquidación.

### 15. TRABAJO DE TEMPORADA

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

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

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



16. PESCA DE CALAMAR

Teniendo en cuenta que la pesca de la especie calamar se produce entre el 1º 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 periodo trabajado y de la licencia anual que correspondiese proporcionalmente y según la antigüedad del mismo.

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

Los días de puertos, se considerarán como días embarcados a los efectos de este artículo.

## JORNADA DE TRABAJO

17. JORNADA DE TRABAJO CON BUQUE EN PUERTO

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

18. JORNADA DE TRABAJO EN NAVEGACION Y PESCA

Atento a las características particulares, específicas y especiales del trabajo y la operatoria a bordo en la actividad pesquera, la jornada normal de trabajo efectivo a bordo en **navegación para el personal comprendido por el presente convenio**, será de doce (12) horas diarias.

## REMUNERACIONES

19. COMPOSICION DE LA REMUNERACION EN NAVEGACION

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

Sueldo básico de navegación correspondiente al periodo embarcado.

Adicional Art. 23.

Adicionales o bonificaciones convencionales, remunerativas o no remunerativas.

20. REMUNERACION ASEGURADA EN NAVEGACION

La remuneración bruta mensual mínima asegurada en navegación, se detalla por categoría en el ANEXO II, y guardará relación con la escala jerárquica referida para los salarios básicos en el Art. 21.

21. ESCALA DE SUELDOS BASICOS

Se adjuntan en el anexo n° 2 – Responden a los acuerdos vigentes

22. ESCALA DE SALARIOS GARANTIZADOS

Se adjuntan en el anexo n° 2 – Responden a los acuerdos vigentes

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



23. SUELDO PROPORCIONAL POR PRODUCCION

Este concepto se liquidará en función del tonelaje neto de producto congelado descargado, sin incluir el peso de los envases ni del agua, multiplicado por los valores mínimos de referencia que por tonelada de producto congelado que se especifican en el ANEXO III y por el porcentaje mínimo que para cada tipo de buque y categoría del tripulante que resulten del ANEXO IV. El valor resultante será multiplicado por el equivalente al 90% (noventa por ciento) del valor del dolar estadounidense tipo comprador del Banco de la Nación Argentina para todas las especies.

El sueldo proporcional por producción absorbe a todos los valores fijos generados en navegación, a excepción de los rubros diferidos, tales como aguinaldo, vacaciones y francos compensatorios

El sueldo proporcional por producción será comparado con el sueldo garantizado. Si este fuera mayor, la diferencia con la producción se liquidará con el rubro "diferencia asegurado"

24. CONTROL DE CALIDAD

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

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

25. LIQUIDACION DE HABERES

El modo y lugar del pago de los haberes se efectuará de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.

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

El cincuenta por ciento (50%) del sueldo proporcional sobre producción, será percibido por el tripulante una vez finalizado el viaje y dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de haber terminado la descarga. Si la descarga no se hubiere concluido dentro de los ocho (8) días de haber arribado el buque al puerto de finalización del viaje, el cincuenta por ciento (50%) del sueldo proporcional sobre producción se abonará dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles subsiguientes.

Si el tripulante se desvinculase o fuese desvinculado por la empresa, deberá percibir las remuneraciones fijas y/o las derivadas de la producción, una vez finalizado el viaje y dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de haber concluido la descarga.

Si el tripulante desembarcare o fuere desvinculado por la empresa sin haber completado el viaje, dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de su desenrolamiento, percibirá el sueldo proporcional por producción y/ los conceptos fijos, ajustándose aquel a la producción que al momento de la desvinculación o desembarco informe el Capitán en función de la carga elaborada hasta ese momento.

El tripulante que se enfermase o accidentare a bordo en navegación, continuará devengando su sueldo proporcional sobre producción, sueldo básico y adicional Art.23 hasta ser desembarcado por tal causa en el puerto donde fuere necesario. Producido el desenrolamiento, el tripulante entrará a usufructuar la licencia por enfermedad o accidente en los términos de este convenio y/o la Ley de Riesgos del Trabajo, según corresponda.

Los rubros salariales remuneratorios y no remuneratorios fijados en el presente convenio, funcionarán como salarios mínimos, pudiendo acordarse entre el trabajador y el armador, valores superiores para los mismos.

26. PERDIDA DE EFECTOS PERSONALES

Cuando como consecuencia de un siniestro a bordo o de un naufragio el tripulante pierda o sufra el deterioro de sus efectos personales y equipos, el armador o propietario deberá abonar el equivalente a dos (2) sueldos básicos mensuales de navegación, en concepto de indemnización única, total e integral por dichos daños, por una sola vez y a todos los damnificados. Esta indemnización será abonada junto con los sueldos correspondientes al mes durante el cual se haya producido el hecho.

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



27. RECIBOS DE SUELDO

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

Recibos correspondientes a mareas: deberán discriminar claramente los conceptos pagados, tales como: básico de navegación (días e importe), adicional art. 23 (importe), adicional especial por producción (importe); días de puerto, otras bonificaciones, descuentos por conceptos como anticipos, radiocomunicaciones, entreport y similares, descuentos legales obligatorios.

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

Si el pago salarial se hiciera a través de depósito bancario a la orden del trabajador, o por mecanismo similar, la constancia de tal depósito resultará suficiente acreditación del pago y su percepción, con independencia de la suscripción material del recibo de sueldo.-

28. PILOTAJE

Es pilotaje el viaje que efectúa un buque congelador entre un puerto y otro sin efectuar tareas de explotación pesquera, siempre que el mismo no sea continuación de un viaje de pesca, es decir, siempre que el buque efectúe un viaje de traslado para el cual la tripulación es ajustada en tal concepto. Deberá firmarse un contrato de ajuste especial para estos casos.

La remuneración consistirá **como mínimo** en el cuádruplo de tres días del sueldo básico, pasados los 5 días se incrementará en un 50 %

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

29. VIAJES A PUERTOS EXTRANJEROS

El personal comprendido en este Convenio, gozará de los beneficios previstos en concepto de divisas para los viajes al extranjero o viceversa, de acuerdo con los términos vigentes para el personal de la Marina Mercante conforme con sus respectivas categorías o cargos.

Cuando un buque descargare su producción en un puerto extranjero, el tripulante percibirá divisas desde el momento en que el buque cese las operaciones de explotación pesquera y se dirija al puerto de descarga y durante su estadía en dicho puerto. El período de viaje desde el fin de la operación pesquera y hasta el arribo a puerto de descarga se abonará como pilotaje, según el art. 29 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 29 del presente.

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

30. INCREMENTOS SALARIALES

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

Si se tratare de aumentos fijos o porcentuales, dichos montos se incrementarán al sueldo básico (y proporcionalmente al adicional art. 23) a todos los efectos.

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

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

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



31. FALTA DE COCINA

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

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

## LICENCIAS

32. FRANCO COMPENSATORIOS

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

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

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

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

Los haberes correspondientes a los francos surgen del Anexo V y serán abonados en forma mensual. 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.36 del presente Convenio) se computarán, a los fines del devengamiento de francos compensatorios, con el coeficiente 0,52 por día, más un día completo. Cuando el buque esté en puerto se aplicará el mismo cómputo.

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

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

La empresa no estará obligada a conceder francos, vacaciones ni otras licencias cuando las mismas se soliciten durante la marea, éstas se otorgaran a la mayor brevedad posible al finalizar la misma. Tampoco tendrá esa obligación cuando las mismas se soliciten con menos de setenta y dos (72) horas antes de la zarpada.

Si los francos fueran concedidos por orden del armador o sean solicitados por el tripulante y en puerto distinto del de contratación, los gastos de traslado serán por cuenta del armador. Cuando los francos sean solicitados por el tripulante, su traslado será por cuenta de éste, y en los términos y condiciones del art. 9 del presente.

33. VACACIONES ANUALES

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

De catorce (14) días corridos cuando su antigüedad en la empresa no exceda de cinco (5) años.

De veintiún (21) días corridos cuando su antigüedad, sea mayor de cinco (5) años y no exceda de diez (10).

De veintiocho (28) días corridos cuando su antigüedad sea mayor de diez (10) años y no exceda de los veinte (20).

De treinta y cinco (35) días corridos cuando su antigüedad sea mayor de veinte (20) años.

A estos efectos se computará la antigüedad que registrare el tripulante al treinta y uno (31) de diciembre del año al que correspondan las vacaciones.

Para tener derecho a este beneficio, el Capitán u Oficial deberá haber prestado servicios como mínimo la cantidad de ciento ochenta y un (181) días corridos en el año por el que le sean concedidas las vacaciones. Si no reuniere este tiempo mínimo, gozará de un período de descanso anual a razón de un (1) día de vacaciones por cada veinte (20) días corridos de prestación de servicios.

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

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

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

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



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

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

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

#### 34. LICENCIAS ESPECIALES

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

Por nacimiento de hijo: 2 días hábiles.

Por matrimonio: 10 días.

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

Para rendir todo tipo de examen, de obtención de títulos o patentes fijadas por la autoridad marítima, o de enseñanza media y universitaria, de acuerdo a la duración de los mismos y siempre que mantenga relación con la actividad considerando que resulta un beneficio también, para el armador. El beneficiario deberá acreditar ante el armador o el propietario haber rendido el examen mediante la presentación de un certificado expedido por la institución en la que curse estudios, hasta un máximo de 10 días anuales y 2 por exámenes.

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

Las licencias especiales a las que alude el párrafo cuarto del presente artículo, deberán gozarse en el primer puerto de arribada del buque. En los demás casos, las licencias se otorgarán en el puerto de retorno habitual del buque.

Licencia especial para cursos de capacitación dictados por la Escuela Nacional de Pesca de acuerdo a su duración.

#### 35. DIAS FERIADOS

Se considerarán días feriados los siguientes : 1 de enero, 24 de marzo, viernes santo, 2 de abril, 1 de mayo, 25 de mayo, 20 de junio, 9 de julio, 17 de agosto, 12 de octubre, 20 de noviembre, 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.

#### 36. SUELDO ANUAL COMPLEMENTARIO

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

### ENFERMEDADES – ACCIDENTES - FALLECIMIENTO

#### 37. LICENCIAS POR ENFERMEDAD Y ACCIDENTE

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 (3) meses si su antigüedad en el servicio fuera de hasta cinco (5) años o de seis (6) meses si su antigüedad fuese mayor. Si tuviere cargas de familia, los períodos con percepción de remuneraciones serán de seis (6) meses con antigüedad de hasta cinco (5) años y de doce (12) meses con antigüedad mayor. La recidiva de enfermedades crónicas no será considerada enfermedad a estos efectos, salvo que se manifestare transcurridos dos (2) años desde la finalización del período de licencias pagas.

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



Las partes se comprometen a buscar consenso en cuanto a la modalidad de liquidación de la remuneración que corresponda al tripulante durante el período de licencia; por enfermedades y/o accidentes culpable o inculpable; habida cuenta de la especificidad de la actividad pesquera, dentro del marco del art. 2 de la LCT, y considerando la particularidad en la liquidación de haberes del personal, y que se vincula con su situación de revista (embarcado, desembarcado, en franco, en puerto, en pilotaje, a ordenes, entre otras situaciones normales y habituales), y atendiendo de la importante incidencia de la producción en la determinación del haber salarial en navegación del tripulante, la variabilidad y aleatoriedad salarial, a los efectos de establecer la base de cálculo para la determinación del salario por enfermedad y accidente culpable o inculpable; todo ello sobre la base que el salario que así se determine no podrá ser inferior a los salarios básicos que el trabajador hubiera de percibir según su estado de carpeta (navegación, ordenes, francos, puertos, etc) de no encontrarse padeciendo el accidente o enfermedad culpable o inculpable.

#### FALLECIMIENTO DEL TRIPULANTE ENROLADO - SINIESTROS

Si un capitán u oficial 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 del capitán, salvo que el fallecimiento, hubiere obedecido a un accidente de trabajo, en cuyo caso tendrán aplicación las normas de la Ley de Riesgos de Trabajo, sobre el particular.

En caso de siniestros, el armador o propietario agotará los recursos tendientes a encontrar al personal; que hubiere desaparecido, siempre que a juicio de quien ejerza el comando del buque, ello no implique riesgos graves para la seguridad de la navegación.

#### 38. SEGURO DE VIDA GREMIAL

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

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

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

### SUSPENSIONES Y EXTINCION DE LA RELACION LABORAL

#### 39. EFECTIVIDAD. INDEMNIZACIONES POR DESPIDO

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

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

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



40. SUSPENSION POR CAUSAS ECONOMICAS

Las suspensiones debidas a falta o disminuci3n de trabajo no imputables al armador o propietario as3 como a reparaciones por causas de fuerza mayor debidamente comprobadas, podr3n extenderse hasta un m3ximo de setenta y cinco (75) d3as en el t3rmino de un a3o contado desde el comienzo de la primera suspensi3n, cualquiera fuere la causa de 3sta.

En tales condiciones, las causas de falta o disminuci3n del trabajo no imputable al armador o propietario, deber3n ser fehacientemente probadas.-

Deber3 comenzarse por el personal menos antiguo dentro de cada categor3a, respecto del personal ingresado en el mismo semestre calendario; se respetar3 al m3s antiguo y al que tuviere m3s cargas de familia, aunque su fecha de ingreso dentro del semestre fuere posterior.

**SEGURIDAD E HIGIENE**

---

41. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

El armador o propietario ser3 el responsable de las condiciones de navegabilidad y seguridad del buque, as3 como de ponerlo en buen estado de habitabilidad y mantenerlo realizando las reparaciones necesarias. Cada tripulante ser3 responsable de la conservaci3n 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 obligaci3n impedir todos los deterioros evitables y que no resulten del buen uso y del transcurso del tiempo; obligaci3n 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 deber3 dar a conocer el nombre de la A.R.T. en la cual afili3 a la tripulaci3n o si opt3 por autoasegurarse, Art3culo 30 de la legislaci3n.

A todos sus efectos ser3 de aplicaci3n la ley espec3fica vigente en la materia -Ley Riesgos de Trabajo-.

42. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Todos los buques estar3n equipados con los artefactos, instrumentos y dem3s elementos de pesca necesarios para la expedici3n y contar3n con todos los elementos de seguridad y subsistencia para la vida humana en el mar, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes.

Los elementos de seguridad y trabajo existentes a bordo que no fueren entregados con cargo individual (casco, matafuegos, etc.), ser3n controlados peri3dicamente 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 ser3 sujeto de las sanciones que correspondan, sin perjuicio de que el armador deber3 reponerlos o repararlos.

43. BOTIQUIN

Cada buque contar3 con un botiqu3n y elementos sanitarios necesarios para la atenci3n primaria del personal de abordo y de acuerdo a lo determinado por la autoridad de contralor.-

**SITUACIONES ESPECIALES**

---

44. CAMBIO DE ACTIVIDAD DEL BUQUE

Si un buque pesquero congelador con procesamiento a bordo modificare su actividad espec3fica y modalidad operativa, el armador o propietario deber3 comunicarlo fehacientemente al capit3n y oficial y al Sindicato con una anticipaci3n de treinta (30) d3as. A fin de establecer las modalidades a que estar3 sujeto el personal en la nueva actividad y modalidad, cualquiera de las partes podr3 convocar a la Comisi3n de Interpretaci3n y Conciliaci3n (Art. 55 de este Convenio). El dictamen de esta Comisi3n ser3 comunicado a los tripulantes, a fin de definir su situaci3n de empleo, sin perjuicio de la aplicaci3n del r3gimen indemnizatorio que pudiere corresponder.

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



45. GRATIFICACION POR JUBILACION

Todo capitán y oficial 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 (5) y menos de diez (10) años de antigüedad, percibirá cinco (5) sueldos básicos correspondientes a la categoría convencional "capitán" según el presente convenio. 3. Si computare diez años de antigüedad y menos de quince, percibirá el doble ocho sueldos según el mismo procedimiento. 4. Si computare quince o más años de antigüedad, la gratificación tendrá el valor del doble de doce sueldos según dicho procedimiento.

Sólo se considerará a los fines de esta gratificación la antigüedad que ininterrumpidamente acumule el capitán u oficial 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, **salvo que se reincorpore sin haber trabajado en otra empresa.**

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 capitán u oficial.

46. PERSONAL A ORDENES

El armador o propietario no podrá mantener a ningún capitán u oficial por decisión empresaria, en situación de "a ordenes" por más de noventa (90) días corridos, salvo que el Capitán u Oficial diere su expresa conformidad. Este período máximo se podrá extender cuando los buques no puedan efectuar tareas de pesca por veda biológica.

## APORTES Y CONTRIBUCIONES

47. CUOTA SINDICAL

El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales del personal afiliado a la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patronos de Pesca, en calidad de agente de retención y en concepto de cuota sindical, el cuatro (4 %) por ciento de las mismas y procederá a depositarlo dentro de los plazos resultantes de la legislación aplicable, en la cuenta bancaria que a tal fin fije la Entidad Sindical.-

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

48. CONTRIBUCION SOLIDARIA

En los términos de lo normado en el Artículo 37 de la ley 23.551 y el Artículo 9 de la ley 14.250, se establece una contribución solidaria a favor de la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patronos de Pesca y a cargo de cada uno de los trabajadores comprendidos en el presente Convenio, consistente en el aporte mensual de una suma equivalente al tres y medio (3,5 %) por ciento del total de la remuneración que les corresponda percibir a dichos trabajadores, el que deberá depositarse de igual modo que lo establecido en el Artículo 49 de este Convenio.

Quedan eximidos del pago aquellos trabajadores que se encontraren afiliados a la entidad sindical y/o que denuncien su afiliación a otra entidad sindical.

La Contribución Solidaria será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente Convenio, según lo indicado en el Artículo 3.-

49. OBRA SOCIAL

El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retención previsional del personal comprendido en este Convenio, los importes que de las leyes y reglamentos vigentes resulten corresponder en concepto de aportes del empleado para la Obra Social de Capitanes, Pilotos y Patronos de Pesca (OSPESCA) o la que declare haber optado el titular, las que juntamente con las contribuciones patronales respectivas, deberán depositarse dentro del término legal respectivo, con las modalidades que establezca la AFIP u organismo recaudador que lo reemplace.

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

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

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



50. **APORTES Y CONTRIBUCIONES PREVISIONALES Y DE OBRA SOCIAL**

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

51. **CAPACITACION**

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

Se facilitará la contratación para aquellos tripulantes que cuenten con certificados emitidos por la Escuela Nacional de Pesca.

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

52. **APORTE ACCION SOCIAL**

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

El aporte a la ACCIÓN SOCIAL será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente Convenio, según lo indicado en el Artículo 3.

**SEGUIMIENTO - PENALIDADES Y EVALUACION**

53. **COMISION PERMANENTE**

Queda automáticamente constituida una Comisión Permanente de Interpretación y Conciliación, integrada por hasta tres (3) representantes por cada una de las Partes signatarias, inicialmente conformada según detalle y orden prioritario que surge del encabezado, pudiendose designar reemplazantes con las formalidades pertinentes, notificados ante la autoridad de aplicación y cuyas funciones serán:

Interpretar los alcances y significado de las normas de este Convenio.

Intervenir como instancia previa y obligatoria en todos los conflictos colectivos que se susciten entre las empresas y el personal comprendido en este convenio, para procurar soluciones que, respetando las normas legales y convencionales, concilian adecuadamente los intereses y derechos de las partes involucradas. Durante el plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la denuncia fehaciente del conflicto a esta Comisión, o las entidades firmantes, materializada por escrito, las partes no podrán adoptar medidas de acción directa. Si pasado ese lapso no se hubiera alcanzado una justa composición de intereses, ambas partes se someterán al mecanismo de conciliación obligatoria que contempla la ley 14.786 ante la autoridad laboral nacional.-

Reglamentar aquellas modalidades de artes de pesca no contempladas en el presente Convenio, a los fines de favorecer su incorporación.

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

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

54. **INNOVACIONES TECNOLOGICAS**

Las partes tendrán en cuenta las novedades tecnológicas significativas que se incorporen en los buques a fin de considerar las adecuaciones que puedan ser convenientes para ajustar el régimen del presente a dichas nuevas características de la explotación pesquera.

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



55. REMOLQUE

En caso de que el buque pesquero participase en una operación de remolque de otro buque, se abonarán los salarios por servicio de asistencia y/o remolque a los tripulantes dentro de un período máximo de 90 días a partir de la fecha de realización de los servicios, conforme a lo dispuesto por la Ley de Navegación.

56. PAZ SOCIAL

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

57. CLAUSULA TRANSITORIA

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



The image shows three handwritten signatures in black ink. The signature on the left is partially obscured by a stamp. The stamp is rectangular and contains the text: "JORGE A. FRIAS", "SEC. GENERAL NACIONAL", and "A.C.T. y P.P.". The middle signature is a cursive name, and the signature on the right is also cursive and appears to be a name with a long horizontal stroke at the end.



## ANEXO I. CONTRATO DE AJUSTE

En ....., a los ..... días del mes de..... de.....,  
entre el Sr..... de nacionalidad .....,  
Libreta de Embarco N°....., CUIL N°..... domiciliado en  
....., por una parte y en adelante denominado EL  
TRIPULANTE; y por la otra parte la Empresa ....., representada en este acto por  
....., 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 un viaje que efectuará el Buque ..... (MAT, .....), en el cual se extraerá, elaborará y congelará, las especies comerciales en las condiciones que el ARMADOR indique, en caso de que el tripulante se niegue a realizar el viaje, los gastos de traslado 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 este designe.

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

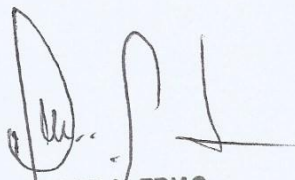
CUARTA: El Buque se encuentra clasificado en la categoría de hasta ..... toneladas y se considerará que ha completado su carga cuando todas sus bodegas y entrepuentes estén ocupados con productos elaborados.


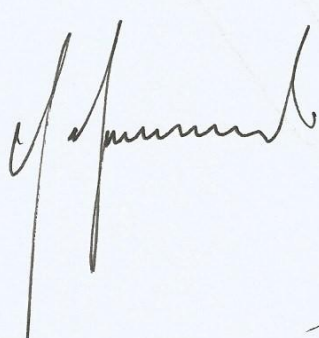
QUINTA: EL TRIPULANTE se obliga a mantener en perfectas condiciones de uso y conservación las dependencias que se le asignen a bordo, como asimismo el inventario a su cargo y el buque en general, sin perjuicio de las medidas que el ARMADOR pueda adoptar por su parte para asegurar el cumplimiento de dichas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

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

SÉPTIMA: 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 u fecha arriba indicados.

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





## ANEXO II. SALARIOS MENSUALES POR CATEGORIA

### SALARIO BASICO EN PESOS

CARGO	BASICO
CAPITAN	9.400,00
1° OF	6.947,00
2° OFICIAL	5.885,00

### SALARIO ASEGURADO EN NAVEGACION EN DOLARES

(Buques congeladores arrastreros de más de 700 TN)

CARGO	
CAPITAN	5.500,00
1° OF	4.065,00
2° OFICIAL	3.443,00

### SALARIO ASEGURADO EN NAVEGACION EN DOLARES

(Buques congeladores tangoneros)

CARGO	
CAPITAN	5500,00
1° OF	4.065,00
2° OFICIAL	3.443,00

### SALARIO ASEGURADO EN NAVEGACION EN DOLARES

(Buques congeladores poteros)

CARGO	
CAPITAN	5500,00
1° OF	4.065,00
2° OFICIAL	3.443,00



### ANEXO III. VALORES DE REFERENCIA

Codigo	Descripción	Valor Referer
AB A	ALAS DE ABADEJO	1.000,00
AB C	CABEZA DE ABADEJO	400,00
AB 0 EI	ABADEJO TRONCO DE 0-500 (EMPAQ. INDIV.)	900,00
MA 5	MERLUZA AUSTRAL N° 5 - 2101-UP GRS.	2.000,00
MH 000	MERLUZA TRONCO HUBSSI S/COLA INTERFOLIADA	400,00
MH 00	MERLUZA TRONCO HUBSSI S/COLA 90-150 INTERFOLIADA	500,00
MH 0	MERLUZA TRONCO HUBSSI S/COLA 151-250 INTERFOLIADA	550,00
MH X	MERLUZA TRONCO HUBSSI S/COLA 251-400 INTERFOLIADA	600,00
MH 1	MERLUZA TRONCO HUBSSI 401-600 (EMP. INDIVIDUAL)	625,00
MH 2 EI	MERLUZA TRONCO HUBSSI 601-900 (EMP. INDIVIDUAL)	700,00
MH 3 C EI	MERLUZA TRONCO HUBSSI 901-1200 (EMP. INDIVIDUAL)	750,00
MH 3 L E]	MERLUZA TRONCO HUBSSI 1201-1500 (EMP. INDIVIDUAL)	800,00
MH 4 EI	MERLUZA TRONCO HUBSSI 1501-2100 (EMP. INDIVIDUAL)	900,00
MH 5 EI	MERLUZA TRONCO HUBSSI 2100- UP (EMP. INDIVIDUAL)	1.000,00
FMCP 1	FILET DE MERLUZA HUBSSI C/P P/E 1	800,00
FMCP 2	FILET DE MERLUZA HUBSSI C/P P/E 2	800,00
FMCP 3	FILET DE MERLUZA HUBSSI C/P P/E 3	800,00
FMSP 0	FILET DE MERLUZA HUBSSI S/P 0 P/E (INTER)	1.000,00
FMSP 1	FILET DE MERLUZA HUBSSI S/P 1 P/E (INTER)	1.000,00
FMSP 2	FILET DE MERLUZA HUBSSI S/P 2 P/E (INTER)	1.000,00
FMSP 3	FILET DE MERLUZA HUBSSI S/P 3 P/E (INTER)	1.000,00
FMSP 4	FILET DE MERLUZA HUBSSI S/P 4 P/E (INTER)	1.000,00
FMSP 5-6	FILET EMBALADO 4 BLOCKS/10 LIBRAS/GRADUADO 4/6 ONZAS	1.300,00
FMSP D 1	FILET DE MERLUZA HUBSSI DESGRASADO 1	1.300,00
FMSP D 2	FILET DE MERLUZA HUBSSI DESGRASADO 2	1.300,00
MH FB	FISH-BLOCK MERLUZA HUBSSI POCA ESPINA	900,00
MH FB D	FISH-BLOCK MERLUZA HUBSSI POCA ESPINA DESGRASADO	1.200,00
MH CARIOCA	MERLUZA HUBSSI CARIOCA	300,00
MH CH	CHORIZO DE FILET DE MERLUZA HUBSSI	900,00
MH CC	COCOCHAS (CAJAS x 2 KG.) INTERFOLIADAS	2.000,00
MH HE	HUEVAS ENTERAS	1.300,00
MH HR	HUEVAS ROTAS	650,00
MH MINCED A	MINCED A	500,00
MH MINCED B	MINCED B	400,00
MH C	CABEZA DE MERLUZA HUBSSI	300,00
MH A	ALAS DE MERLUZA HUBSSI	300,00
MC 0	MERLUZA HOKI TRONCO 0	400,00
MC 1	MERLUZA HOKI TRONCO 1	420,00
MC 2	MERLUZA HOKI TRONCO 2	440,00



MC 3	MERLUZA HOKI TRONCO 3	460,00
MC 4	MERLUZA HOKI TRONCO 4	480,00
FMC CP 1	FILET MERLUZA HOKI C/PIEL 1	600,00
FMC CP 2	FILET MERLUZA HOKI C/PIEL 2	600,00
FMC CP 3	FILET MERLUZA HOKI C/PIEL 3	600,00
FB MC CP	FISH BLOCK MERLUZA HOKI C/PIEL	600,00
FMC SP D 1	FILET MERLUZA HOKI S/PIEL DESGRASADO 1	900,00
FMC SP D 2	FILET MERLUZA HOKI S/PIEL DESGRASADO 2	900,00
FMC SP D 3	FILET MERLUZA HOKI S/PIEL DESGRASADO 3	900,00
FB MC SP	FISH BLOCK MERLUZA HOKI S/PIEL	800,00
FMC SP 1	FILET MERLUZA HOKI S/PIEL 1	700,00
FMC SP 2	FILET MERLUZA HOKI S/PIEL 2	700,00
FMC SP 3	FILET MERLUZA HOKI S/PIEL 3	700,00
MC CHORIZO	MERLUZA HOKI CHORIZO	800,00
MC MINCED	MERLUZA HOKI MINCED	400,00
PO 0	CALAMAR ENTERO HASTA 100 GRS.	280,00
PO 1	CALAMAR ENTERO 100-200 GRS.	300,00
PO 2	CALAMAR ENTERO 200-300 GRS.	320,00
PO 3	CALAMAR ENTERO 300-500 GRS.	340,00
PO 4	CALAMAR ENTERO 500-800 GRS.	360,00
PO 5	CALAMAR ENTERO 800-UP GRS.	380,00
RP	TENTACULO CALAMAR SIN PICO / SIN OJOS	500,00
CALAMARETE	LOLIGO PATAGONICO	600,00
V 0	VAINA CALAMAR C/P C/A (15 A 17 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	600,00
V 1	VAINA CALAMAR C/P C/A (18 A 23 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	700,00
V 1 X	VAINA CALAMAR C/P C/A INTER (18 A 23 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	750,00
V 2	VAINA CALAMAR C/P C/A (23 A 28 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	900,00
V 3	VAINA CALAMAR C/P C/A (MAS DE 28 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	1.000,00
VSP 0	VAINA CALAMAR S/P S/A (15 A 17 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	850,00
VSP 1	VAINA CALAMAR S/P S/A (18 A 23 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	850,00
VSP 2	VAINA CALAMAR S/P S/A (24 A 28 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	1.050,00
VSP 3	VAINA CALAMAR S/P S/A (MAS DE 28 CM.) MAX. SUCIEDAD 5%	1.250,00
TB 0	TUBO DE CALAMAR S/P S/A S/PUNTA DE COLA INTERF.(10 A 14 CM	1.400,00
TB 1	TUBO DE CALAMAR S/P S/A S/PUNTA DE COLA INTERF.(15 A 20 CM	1.500,00
TB 2	TUBO DE CALAMAR S/P S/A S/PUNTA DE COLA INTERF.(21 A 25 CM	1.500,00
TB 3	TUBO DE CALAMAR S/P S/A S/PUNTA DE COLA INTERF.(MAS DE 25 C	1.500,00
PC	PUNTA DE COLA CON O SIN ALETA C/P EN BLOQUE	200,00
AL	ALETA DE CALAMAR CON PIEL	200,00
L 1	LANGOSTINO ENTERO (x 2 KG.)	5.825,00
L 2	LANGOSTINO ENTERO. (x 2 KG.)	4.173,00
L 3	LANGOSTINO ENTERO. (x 2 KG.)	2.887,00
L 4	LANGOSTINO ENTERO. (x 2 KG.)	2.259,00

*[Handwritten signature]*

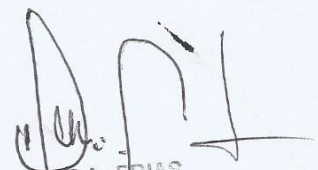
JORGE A. FRIAS  
 SEC. GENERAL NACIONAL  
 A.A.C.P. y P.P.

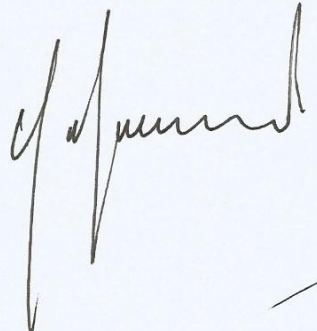



L 5	LANGOSTINO ENTERO. (x 2 KG.)	1.789,00
L 5 X	LANGOSTINO ENTERO. (x 2 KG.)	1.410,00
COLA 1	LANGOSTINO COLA (x 2 KG.)	4.328,00
COLA 2	LANGOSTINO COLA. (x 2 KG.)	2.810,00
COLA 3	LANGOSTINO COLA. (x 2 KG.)	2.494,00
COLA ROTA	LANGOSTINO COLA (x 2 KG.)	2.220,00
VARIOS	FAUNA ACOMPAÑANTE LANGOSTINO.	500,00
RO 0	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 150-250 (EMPAQ. INDIV. CLAS	900,00
RO X	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 250-400 (EMPAQ. INDIV. CLAS	900,00
RO 1	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 400-600 (EMPAQ. INDIV. CLAS	1.600,00
RO 2	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 600-900 (EMPAQ. INDIV. CLAS	2.000,00
RO 3 C	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 900-1200 (EMPAQ. INDIV. CLAS	2.500,00
RO 3 L	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 1200-1500 (EMPAQ. INDIV. CLAS	3.000,00
RO 4	ROBALO/MERLUZA NEGRA H Y G DE 1500-UP (EMPAQ. INDIV. CLAS	3.200,00
RO FSP	ROBALO/MERLUZA NEGRA FILET S/PIEL	2.000,00
RO FCP	ROBALO/MERLUZA NEGRA FILET C/PIEL	1.500,00
SL 1	SALMÓN TRONCO DE 500-2000 GRS.	1.000,00
SL 2	SALMÓN TRONCO DE 2000-5000 GRS.	1.300,00
SL 3	SALMÓN TRONCO MAS DE 5000 GRS.	1.500,00
ME 1	MERO EVISCERADO C/CABEZA Y COLA 500-1000 GRS.	300,00
ME 2	MERO EVISCERADO C/CABEZA Y COLA MAS DE 1000 GRS.	400,00
MR R	MERO RUBIO ENTERO EVISCERADO	300,00
BR 1	BROTOLA TRONCO 1 (EMPAQ. INDIVIDUAL)	480,00
BR 2	BROTOLA TRONCO 2 (EMPAQ. INDIVIDUAL)	500,00
BR 3	BROTOLA TRONCO 3 (EMPAQ. INDIVIDUAL)	520,00
BR 4	BROTOLA TRONCO 4 (EMPAQ. INDIVIDUAL)	540,00
GR 0	GRANADERO 150-250 GRS.	380,00
GR X	GRANADERO 250-400 GRS.	400,00
GR 1	GRANADERO 400-600 GRS.	420,00
GR 2	GRANADERO 600-900 GRS.	440,00
GR 3	GRANADERO 900-1200 GRS.	460,00
GR 4	GRANADERO 1200-UP GRS.	480,00
GR FB	GRANADERO FISH BLOCK	1.000,00
GR FSP 1	GRANADERO FILET S/PIEL 1	1.100,00
GR FSP 2	GRANADERO FILET S/PIEL 2	1.100,00
GR FSP 3	GRANADERO FILET S/PIEL 3	1.100,00
GR FSPD	GRANADERO FILET S/PIEL DESGRASADO	1.400,00
GR CHORIZO	GRANADERO CHORIZO C/GRASA	600,00
GR CHORIZO D	GRANADERO CHORIZO DESGRASADO	800,00
GR MINCED	GRANADERO MINCED	300,00
PK 0	POLACA H Y G 0	280,00
PK 1	POLACA H Y G 1	300,00



PK 2	POLACA H Y G 2	320,00
PK 3	POLACA H Y G 3	340,00
PK FSP	POLACA FILET S/PIEL	600,00
PK MINCED	POLACA MINCED	300,00
LE	LENGUADO ENTERO EVISCERADO	300,00
CO	COJINOVA - SABORIN	300,00
MJ	MARUJITO	300,00
PM	PAMPANITO - PLATEADO	300,00
VS	VARIEDAD	300,00

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





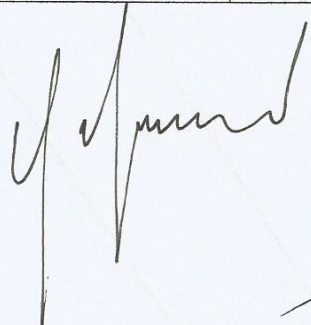



## ANEXO IV. PORCENTAJES DE REMUNERACION

CARGO	% Tangoneros hasta 60 Toneladas de carga	% participacion en produccion (b congeladores-arrastreros >= Tn)
CAPITAN	4.94	2.0
1° OFICIAL	3.66	1.7
2° OFICIAL		1.5

CARGO	% Tangoneros más de 60 Toneladas de carga	% participacion en produccion (b congeladores-arrastreros >= Tn)
CAPITAN	3,51	2.0
1° OFICIAL	2,59	1.7
2° OFICIAL		1.5

  
 JORGE A. FRIAS  
 SEN GENERAL NACIONAL  
 A.A.C.P. Y P.P.



**ANEXO V. Valores Mensuales de Francos, Ordenes y Puertos por Categoria.-**

(Buques congeladores arrastreros de más de 700 TN)

CARGO	C°	PUERTO	ORDENES	FRANCOS
CAPITAN	115	u\$s 4.200,00	\$ 3.300,00	u\$s 2.750,00
1° OFICIAL	90	u\$s 3.213,00	\$ 2.524,50	u\$s 2.103,75
2° OFICAL3	72	u\$s 2.570,40	\$ 2.019,60	u\$s 1.683,00

(Buques congeladores tangoneros)

CARGO	C°	PUERTO	ORDENES	FRANCOS
CAPITAN	115	u\$s 4.200,00	\$ 3.300,00	u\$s 2.750,00
1° OFICIAL	90	u\$s 3.213,00	\$ 2.524,50	u\$s 2.103,75
2° OFICAL	72	u\$s 2.570,40	\$ 2.019,60	u\$s 1.683,00

(Buques congeladores poteros)

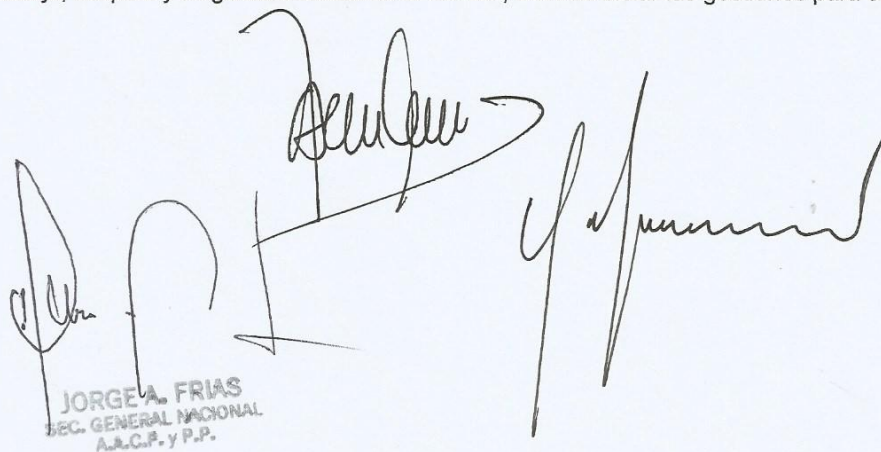
CARGO	C°	PUERTO	FRANCOS	ORDENES
CAPITAN	115	u\$s 3.500,00	u\$s 2.990,00	\$ 3.300,00
1° OFICIAL	90	u\$s 2.677,50	u\$s 2.287,00	\$ 2.524,50
2° OFICAL	72	u\$s 2.142,00	u\$s 1.829,88	\$ 2.019,60

20/21

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



Se firman tres ejemplares, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al 1° día del mes de octubre de 2015, quedando un ejemplar en poder de la Empresa Argenova S.A., otro en poder de la Asociación Argentina de Capitanes, Piloto y Patrones de Pesca. Asimismo, el tercer ejemplar será presentado en la Secretaría de Relaciones Laborales, Departamento de Relaciones Laborales n° 3, del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, a fin de iniciar las gestiones para su homologación



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