

# CONVENIO COLECTIVO

## GENERALIDADES

### 1. PARTES INTERVINIENTES

La Cámara Argentina Patagónica de Industrias Pesqueras (**CAPIP**), representando el interés colectivo de sus Asociados y dentro del marco de actuación territorial y de representación de sus estatutos, representados en este acto por el Señor Agustín De la Fuente y Diego González Lernoud en calidad de presidente y apoderado, por la parte empresaria; y la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca, **representada por el Señor Jorge Frias, 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 representado por la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patrones de Pesca conforme su Personería Gremial N° 1442, 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 Colectivo de Trabajo regirá por tres años, a partir del 16 de Abril de 2026 y hasta el 15 de Abril de 2029, debiendo revisarse las pautas salariales anualmente, conforme la evolución de los indicadores económicos del país, de manera de mantener estable el poder adquisitivo del salario.

### 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 básico 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, serán aplicables la ley de la navegación, el Convenio OIT 188 y en forma supletoria las leyes generales vigentes en materia laboral considerando las particularidades y especificidad de la actividad marítima.

### 5. SUBSISTENCIA DE ACUERDOS

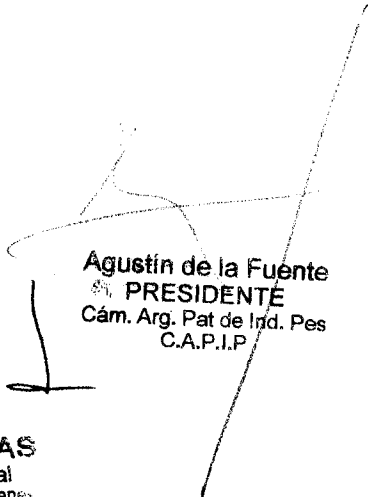
Las partes ratifican la plena vigencia de los acuerdos individuales que no fueran superados por el presente Convenio. Los acuerdos individuales vigentes entre los Capitanes de Pesca y sus empleadores no se verán afectados, disminuidos ni anulados por la entrada en vigor o aplicación del presente Convenio, siempre que otorguen condiciones superiores a las aquí pactadas. El presente convenio solo modificará las relaciones vigentes en la medida de los porcentajes y escalas salariales aquí determinados, sin que esto implique la absorción o pérdida de otros conceptos, bonificaciones o condiciones de trabajo pactadas previamente de forma particular.

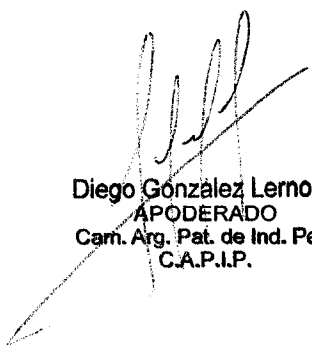
### 6. EFECTOS DEL CONVENIO EN LAS RELACIONES LABORALES INDIVIDUALES

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.

1/32

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

  
 Agustín de la Fuente  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
 C.A.P.I.P.

  
 Diego González Lernoud  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

16/04/a

## 7. REVISACION MEDICA - NIVEL DE APTITUD

El Capitan, Piloto o Patron de pesca debera contar con la certificacion 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.

## 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. 32** 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.

## 10. PRESENTACION A BORDO

El armador, o el propietario, deberá comunic fehacientemente al Capitan, Piloto o Patron la zarpada estimada con una anticipación de veinticuatro (24) horas, 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

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 conforme el Certificado de Dotación de Seguridad del buque emitido por la PNA.

### 14. COMUNICACIONES

Cada Capitan y oficial podrán realizar sin cargo y en navegación comunicaciones bajo su exclusiva responsabilidad, cuya modalidad será acordada con el Armador. El armador procurara proveer el servicio de wi-fi a bordo, con ancho de banda suficiente para mantener la comunicación en forma permanente durante la navegación, debiendo darse un uso adecuado a los efectos laborales y personales conforme las pautas fijadas con el armador.

### 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.

Teniendo en cuenta que la pesca objetivo de la especie langostino en la Zona de Veda de Juveniles de Merluza (Aguas Nacionales) se desarrolla habitualmente entre el 1º de Junio y el 30 de septiembre de cada año, conforme lo que anualmente estipula la autoridad nacional en materia pesquera, la que puede verse parcialmente anticipada o prorrogada en zonas específicas, el personal efectivo de los buques tangoneros congeladores dedicados a la pesca de langostino como especie objetivo, se regirá por las condiciones, que hacen a la labor de temporada. Finalizada la pesca, el tripulante gozará de los francos compensatorios devengados, por el periodo trabajado en la campaña, y de la licencia anual que correspondiere por tal periodo. Conforme lo acordado en la cláusula Séptima del Acta Acuerdo suscripta con fecha 26/02/2026, el presente sistema se implementará a las relaciones o contrataciones, suscriptas a partir de dicha fecha.

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

### 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.

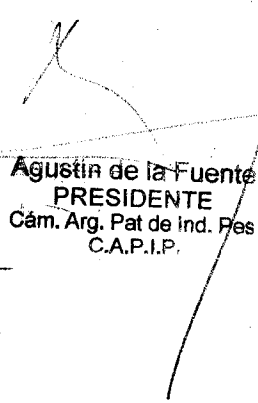
Finalizada la pesca, el tripulante, gozará de los francos compensatorios devengados, por el periodo trabajado y de la licencia anual que correspondiese proporcionalmente y según la antigüedad del mismo.

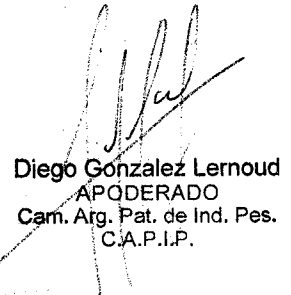
Una vez agotados los mismos el Armador y/o Propietario abonará un importe diario equivalente al sueldo básico de la categoría que correspondiese dividido treinta (30) por una cantidad de días igual a los que haya permanecido embarcado hasta el inicio de la pesca del siguiente año, no siendo acumulables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

Los días de puerto y los de Accidente Laborales, se considerarán como días embarcados a los efectos de este artículo.

3/32

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

  
Agustín de la Fuente  
PRESIDENTE  
Cám. Arg. Pat de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

  
Diego Gonzalez Lernoud  
APQDERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

16/04/a

## **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 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, debiéndose asumir esta prolongación de la jornada considerando que la producción es de materia prima perecedera.

## **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 asegurada en navegación, se detalla por categoría en el ANEXO II, y guardarán relación con la escala jerárquica referida para los salarios básicos en el Art. 21.

### **21. ESCALA DE SUELDOS BASICOS:**

**Solo los sueldos básicos de las distintas especialidades y categorías guardarán la siguiente relación de escala jerárquica de remuneraciones.**

Capitan	115%
Primer Oficial	90%
Segundo Oficial	72 %

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

## 22. BONIFICACION POR ANTIGÜEDAD

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

El tripulante que acredite más de uno (1) y hasta dos (2) años de antigüedad, el dos por ciento (2%).

El que acredite más de dos (2) y hasta tres (3) años de antigüedad, el cuatro por ciento (4%).

El que acredite más de tres (3) y hasta cuatro (4) años de antigüedad, el ocho por ciento (8%).

El que acredite más de cuatro (4) y hasta cinco (5) años de antigüedad, el diez por ciento (10%).

El que acredite más de cinco (5) y hasta seis (6) años de antigüedad, el doce por ciento (12%).

El que acredite más de seis (6) y hasta siete (7) años de antigüedad, el catorce por ciento (14%).

El que acredite más de siete (7) y hasta diez (10) años de antigüedad, el dieciocho por ciento (18%).

El que acredite más de diez (10) años de antigüedad, el veinte por ciento (20%).

La antigüedad computable a los fines de esta bonificación, será la que el tripulante registre a la firma del presente.

## 23. ADICIONAL REMUNERATORIO:

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, el personal de puente percibirá un adicional remuneratorio cuyo valor mensual será como mínimo igual al sesenta por ciento (60%) de sus respectivos sueldos básicos, al que se denominará "Adicional Art. 23" y que no integrará el sueldo básico.


Este concepto deberá incluirse en las liquidaciones de marea bajo un rubro especial.

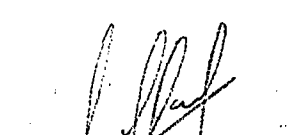
## 24. SUELDO PROPORCIONAL POR PRODUCCION

Este concepto se liquidará en función del tamaño de la bodega del respectivo buque y del tonelaje neto de producto congelado descargado, sin incluir el peso de los envases ni del agua, multiplicado por los valores, que por tonelada de producto y conforme su tamaño y procesamiento a bordo que asignan en el ANEXO III y por el porcentaje 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 billete tipo comprador fijado por el Banco de la Nación Argentina del día de la efectiva descarga, para todas las especies, y el porcentual de participación de cada categoría laboral. Cuando el importe bruto devengado por el contratado por desembarco y/o terminación de la marea, en cumplimiento de la liquidación de los rubros convencionales enumerados en los artículos 20 y siguientes de este Convenio, sean inferiores al equivalente en pesos del calculo especificado en el párrafo anterior en la marea pertinente, el Armador abonará la suma que surja como diferencia entre los rubros legales y/o convencionales como premio adicional especial de producción.

El sueldo proporcional por producción aquí previsto, absorberá hasta su concurrencia cualquier concepto salarial fijo de este convenio, sin excepción, incluyendo asegurados, sueldo basico y todo adicional en navegacion.

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

  
 Agustín de la Fuente  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
 C.A.P.I.P

  
 Diego Gonzalez Lernoud  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P

16/04

Para la especie Langostino congelado, los valores de producto que surgen del Anexo III, guardan relación en su aplicación, con los valores de comercialización del mercado internacional, y que surgen del promedio de las operaciones de exportación del entero, según los datos que otorga la Dirección Nacional de Aduana. Para la aplicación de las distintas bandas allí detalladas, se tendrá en cuenta el promedio trimestral de venta vigente al tiempo de la liquidación. Las partes se comprometen a establecer previo al inicio de la temporada de pesca el valor vigente a dicho momento, y será revisado mensualmente, a los efectos de detectar posibles variaciones que hagan que el precio acordado de producción sea modificado. Lo expresado garantiza, que las fluctuaciones de los precios internacionales guardarán relación con la liquidación del Rubro Salario por Producción, y que, frente al alza de precios, automáticamente se ajustarán al alza también los salarios, conforme los términos y condiciones que surgen del Anexo III.

## **25. 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 de hasta 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.

## **26. 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 mimos.

## 27. 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.

## 28. 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.-

## 29. 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 será pactada entre las partes, y consistirá como mínimo en el quintuple del valor diario del sueldo asegurado en navegación durante los primeros 3 días de labor, pasados esos 3 días de navegación las partes acordarán el valor final del pilotaje.

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.

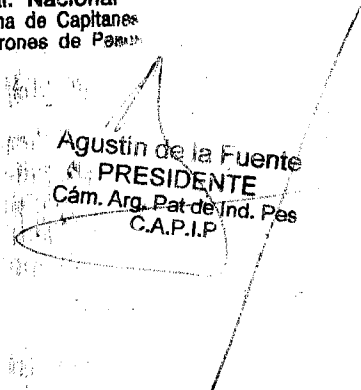
## 30. VIAJES A PUERTOS EXTRANJEROS

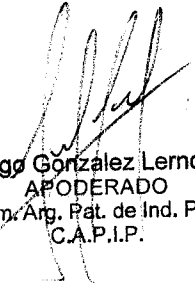
El personal comprendido en este Convenio, gozará de los beneficios previstos en concepto de divisas para los viajes al extranjero o viceversa, de acuerdo con los términos vigentes para el personal de la Marina Mercante conforme con sus respectivas categorías o cargos.

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.

7/32

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

  
Agustin de la Fuente  
**PRESIDENTE**  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

  
Diego Gonzalez Lernoud  
APODERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

16/04/a

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.

### **31. 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.-

### **32. 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**

---

### **33. 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 dentro de los seis (6) 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.

16/04

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 guardi 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 sea solicitados por el tripulante, su traslado será por cuenta de éste, y en los términos y condiciones del artículo 9 del presente.

### 34. 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 de 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:

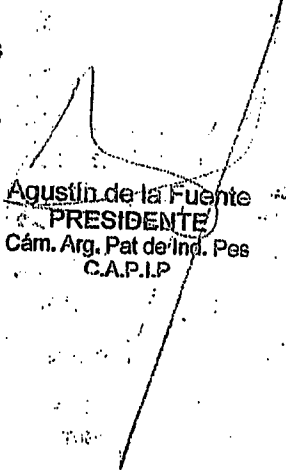
Se sumaran las remuneraciones sujetas a retenciones previsionales correspondientes a los seis meses anteriores a aquel en que comience a gozar sus vacaciones, o la fracción menor de prestación de servicios que corresponda.

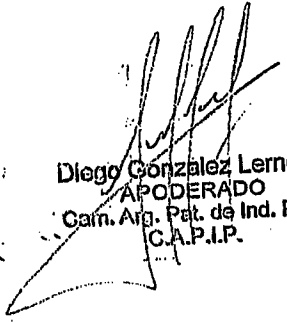
El total así obtenido, se dividirá por la cantidad de períodos mensuales considerados.

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

9/32

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

  
Agustín de la Fuente  
PRESIDENTE  
Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
C.A.P.I.P.

  
Diego González Lernoud  
APODERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

16/04

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.

### 35. LICENCIAS ESPECIALES

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

Por nacimiento de hijo: 7 días hábiles.

Por adopción de hijo: 7 días hábiles

Por matrimonio: 15 días.

Por fallecimiento del cónyuge o de persona con la cual conviviere en aparente matrimonio, o de padres, o de hijos: 5 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 15 días anuales y 3 por examen.

Las licencias especiales, excepto por matrimonio o para rendir exámenes, se usufructuará al regreso del viaje, si los acaecimientos motivantes de las mismas se produjeron 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, y/o el CESMAR, de acuerdo a su duración.

### 36. DIAS FERIADOS

Se considerarán días feriados los siguientes : 1 de enero, feriados de carnaval; 24 de marzo, 28 de marzo (día del Capitán de Pesca) 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.

### 37. SUELDO ANUAL COMPLEMENTARIO

Habida cuenta de la especificidad de la actividad pesquera, 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.-

10/32

## **ENFERMEDADES – ACCIDENTES - FALLECIMIENTO**

### **38. LICENCIAS POR ENFERMEDAD Y ACCIDENTE CULPABLE E INCULPABLE**

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, pudiendo derivarse la prestación asistencial a la ART, en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional, según Ley de Riesgo del Trabajo.

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.

Durante el período de licencia por enfermedades y/o accidentes inculpables; habida cuenta de la especificidad de la actividad pesquera, 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 inculpable, se tomará el promedio de los doce últimos meses de prestación de servicios; todo ello sobre la base que el salario que así se determine nunca podrá ser inferior al salario que se corresponda con la situación de revista del momento de liquidación.



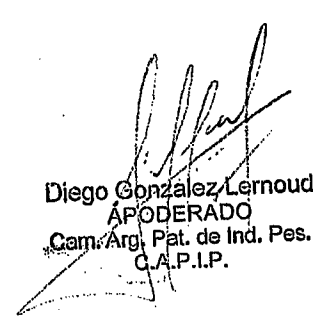
En caso de que por una incapacidad derivada de una enfermedad o accidente inculpables se dispusiera el despido de un tripulante, este será acreedor de las indemnizaciones del Art. 42 del presente.

### **39. 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.

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

Agustín de la Fuente  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
 C.A.P.I.P.

Diego González Lernoud  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

#### **40. 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**

---

#### **41. EFECTIVIDAD. INDEMNIZACIONES POR DESPIDO**

El personal beneficiario de este convenio, adquirirá efectividad en su empleo exclusivamente según el régimen del Art. 12º del Laudo 3/71 (**150 días enrolado incluyendo francos**). Las condiciones indemnizatorias se regirán por lo prescripto en la cláusula siguiente con las modificaciones, 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, 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, la indemnización se calculará mediante el pago de un mes de sueldo por cada año de servicio, tomando como base de cálculo para la determinación de la remuneración mensual, del cálculo indemnizatorio por cese y el adicional por rescisión, el promedio de todas las remuneraciones mensuales devengada por el trabajador, por todo concepto, de los últimos doce (12) meses o período inferior si no se hubiera completado aquel.

#### **42. SUSPENSION POR CAUSAS ECONOMICAS**

Las suspensiones debidas a falta o disminución de trabajo no imputables al armador o propietario así como a reparaciones por causas de fuerza mayor debidamente comprobadas, podrán extenderse hasta un máximo de setenta y cinco (75) días en el término de un año contado desde el comienzo de la primera suspensión, cualquiera fuere la causa de ésta.

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

---

### 43. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

El armador o propietario será el responsable de las condiciones de navegabilidad y seguridad del buque, así como de ponerlo en buen estado de habitabilidad y mantenerlo realizando las reparaciones necesarias. Cada tripulante será responsable de la conservación de los elementos de a bordo que se encuentren a su cargo y del estado de las comodidades que ocupa y de las que se sirve, siendo su obligación impedir todos los deterioros evitables y que no resulten del buen uso y del transcurso del tiempo; obligación que de ser infringida, 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 afilió a la tripulación o si optó por autoasegurarse, Artículo 30 de la legislación.

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

### 44. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

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, etc.), 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.

### 45. BOTIQUIN. TELEMEDICINA

Cada buque contara con un botiquín y elementos sanitarios necesarios para la atención primaria del personal de abordaje y **de acuerdo a lo determinado por la autoridad de contralor.-**

Como prueba piloto, y en los terminos del apartado 56, las partes se comprometen a incorporar la Telemedicina a bordo, como medida de seguridad y prestación asistencial para el personal embarcado. Tal situación es adicional y no reemplazara las obligaciones de salud que impone la normativa vigente, y la consulta a la PNA.

## SITUACIONES ESPECIALES

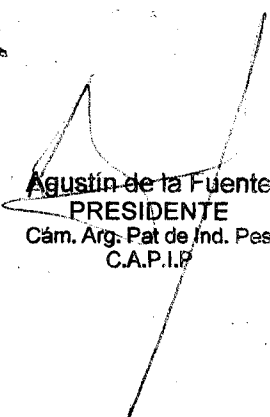
---

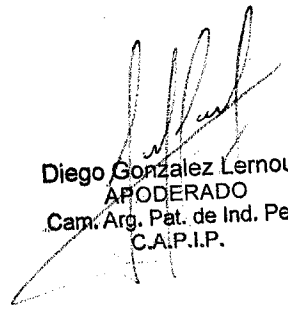
### 46. CAMBIO DE ACTIVIDAD DEL BUQUE

Si un buque pesquero congelador con procesamiento a bordo modificare su actividad específica y modalidad operativa, el armador o propietario deberá comunicarlo fehacientemente al capitán y oficial y al Sindicato con una anticipación de treinta (30) días. A fin de establecer las modalidades a que estará sujeto el personal en la nueva actividad y modalidad, cualquiera de las partes podrá convocar a la Comisión de Interpretación y Conciliación (Art. 55 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.

13/32

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

  
Agustín de la Fuente  
PRESIDENTE  
Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
C.A.P.I.P.

  
Diego Gonzalez Lernoud  
APODERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

16/04/a

#### **47. GRATIFICACION POR JUBILACION**

Todo capitán y oficial que se acoge 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 cinco 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 reincorporase 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.

#### **48. 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 o se permitiera por disposiciones emanadas de la Autoridad Pesquera y del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social de la Nación, situaciones en las que se prorrogará esta situación por sucesivos períodos adicionales de treinta (30) días corridos cada uno. Vencido estos plazos el armador deberá optar entre: 1. Reembarcar al capitán u oficial o bien, 2. Desvincularlo, abonándole las indemnizaciones que pudieran corresponder.

### **NO DISCRIMINACIÓN Y ACOSO – PERSPECTIVA DE GÉNERO**

---

#### **49. PROTECCIÓN CONTRA LA DISCRIMINACIÓN Y EL ACOSO**

La Empresa y los/las profesionales que se desempeñen en los cargos de Capitán/a y/o Oficial de Pesca están obligados a propiciar un ambiente de trabajo libre de todo tipo de Discriminación y/o Acoso ya sea de carácter sexual, racial, religioso, político o de cualquier otra índole, en concordancia con las políticas y procedimientos, nacionales e internacionales vigentes, hacia cualquier persona a bordo.

#### **50. HABITABILIDAD A BORDO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO:**

Las empresas armadoras y/o propietarias de buques pesqueros que cuenten con profesionales que se desempeñen en los cargos de Capitana y/o Oficial de Pesca de género femenino procurarán garantizar las adecuaciones edilicias y sanitarias necesarias a bordo, de modo tal que se aseguren condiciones dignas, seguras y privadas acordes a las necesidades de género. A tal efecto, los buques deberán contar con camarote individual de uso exclusivo para la Capitán y/o Oficial de Pesca, dotado de cerradura con llave de accionamiento interior, espejo, armario, también la embarcación, deberá contar con baño y ducha de uso exclusivo femenino, con agua caliente y fría, provistos de todos los elementos de higiene personal necesarios y en correcto estado de conservación; y vestidor o espacio diferenciado que garantice la privacidad en el cambio de vestimenta y en el uso de los elementos de protección personal.

## APORTES Y CONTRIBUCIONES

### 51. 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 Patrones de Pesca, en calidad de agente de retención y en concepto de cuota sindical, el dos coma cinco (2,5 %) 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.

### 52. CONTRIBUCION SOLIDARIA

En los términos de lo normado por 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 Patrones de Pesca (A.A.C.P. y P.P.) y a cargo de cada uno de los trabajadores comprendidos en el presente Convenio, consistente en un aporte mensual de una suma equivalente al dos (2%) por ciento del total de las remuneraciones que le corresponda percibir a dichos trabajadores, el que deberá depositarse de igual modo que lo establecido por el Artículo 49 de este Convenio.

Quedan eximidos del pago aquellos trabajadores que se encontraren afiliados a la A.A.C.P. y P.P. o al Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (C.C.U. y O.M.M.).

La Contribución Solidaria será de aplicación exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente Convenio, según lo indicado en el Artículo 3 y será aplicable a aquellos trabajadores no afiliados a la A.A.C.P. y P.P. y/o al C.C.U. y O.M.M. que voluntariamente hagan uso de los los beneficios derivados de las condiciones salariales y generales de trabajo acordadas en el presente Convenio Colectivo de Trabajo.

### 53. CAPACITACION

El Propietario o armador procederá a depositar a la orden de la A.A.C.P. y P.P., en una cuenta específica, la suma de U\$S 225 (dólares doscientos veinticinco) mensuales por Buque de la empresa alcanzado por Convenio cuando el mismo se encuentre en navegación y, la suma de U\$S 75 (dólares setenta y cinco) mensuales por Buque de la empresa alcanzado por este Convenio cuando el mismo se encuentre fuera de dicha situación, con destino al mantenimiento de las CAPACITACIONES de afiliados y no afiliados que mediante las inversiones de la A.A.C.P. y P.P. a través de su Centro de Estudios Superiores del Mar Argentino (CESMAR), el cual se encuentra desarrollando un polo educativo en la Ciudad de Puerto Madryn para titular y certificar STCW, asimismo en la Ciudad de Mar del Plata también cuenta con el espacio edilicio con el mismo objeto, los que contarán con un simulador de navegación y pesca propios entre otras inversiones ([www.capacitacio.capitanesdepesca.org.ar](http://www.capacitacio.capitanesdepesca.org.ar)).

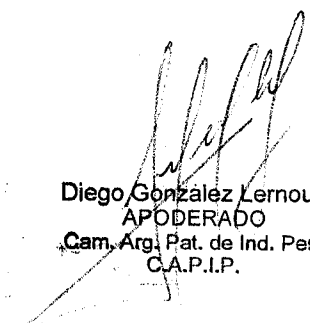
La liquidación y pago del presente aporte será mensual.

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.

15/32

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

  
 Agustín de la Fuente  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes  
 C.A.P.I.P.

  
 Diego González Lernoud  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

16/04/a

#### **54. ACCIÓN SOCIAL**

El Propietario o armador procederá a depositar a la orden de la A.A.C.P. y P.P., en una cuenta específica, la suma de U\$S 225 (dólares doscientos veinticinco) mensuales por Capitán u Oficial de Puente perteneciente a la A.A.C.P. y P.P. comprendido en este Convenio cuando el buque se encuentre en navegación y la suma de U\$S 75 (dólares setenta y cinco) mensuales por Capitán u Oficial de Puente perteneciente a la A.A.C.P. y P.P. comprendido en este convenio cuando el buque se encuentre fuera de dicha situación, con destino a solventar acciones vinculadas a la ACCIÓN SOCIAL desplegada por el gremio. 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.

#### **55. 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.

Las contribuciones serán aplicables exclusivamente durante el plazo formal de vigencia del presente convenio, según lo indicado en el Art. 3.-

#### **56. 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.

### **SEGUIMIENTO - PENALIDADES Y EVALUACION**

---

#### **57. 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, pudiéndose 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.-

## 58. 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.

## 59. INCORPORACIÓN DEL SERVICIO DE TELEMEDICINA A BORDO DE LOS BARCOS PESQUEROS

Las partes signatarias del presente Convenio Colectivo de Trabajo acuerdan en la necesidad y conveniencia de incorporar la telemedicina como herramienta de apoyo para la atención médica para el personal embarcado, reconociendo que su implementación redundará en beneficio tanto de la seguridad y salud del trabajador como de los intereses del sector empresario. A tal fin se procurará realizar pruebas piloto para evaluar los resultados.

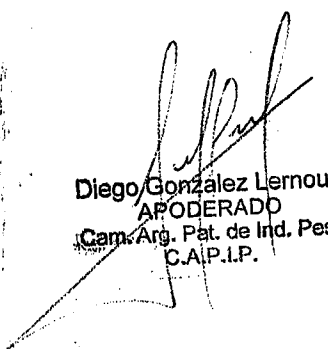
A tal efecto, las partes declaran:

1. Fundamento y alcance. La telemedicina constituye un recurso estratégico para garantizar la atención sanitaria oportuna del personal a bordo, en condiciones de aislamiento geográfico y distancia de los centros asistenciales en tierra, contribuyendo a la reducción de riesgos laborales y a la mejora de las condiciones de trabajo en el mar.
2. Beneficio mutuo. Las partes reconocen que la disponibilidad de servicios de telemedicina favorece la seguridad del trabajador embarcado al posibilitar diagnóstico y orientación médica remota en tiempo real, al tiempo que representa para el sector empresario una herramienta de gestión del riesgo operacional, con potencial impacto positivo en la reducción de evacuaciones médicas de emergencia, desvíos de ruta no programados y costos asociados.
3. Análisis económico y de implementación. Las partes acuerdan en analizar conjuntamente los mecanismos, recursos tecnológicos y financieros necesarios para la implementación del servicio de telemedicina a bordo de las embarcaciones comprendidas en el presente Convenio. Dicho análisis contemplará, entre otros aspectos: la conectividad satelital o de banda ancha disponible en cada tipo de flota, los equipos de diagnóstico remoto requeridos, el costo del servicio y las condiciones de acceso y operación por parte del personal embarcado con los cursos de capacitación respectivos.
4. Marco normativo. La implementación del servicio de telemedicina se realizará en un todo de acuerdo con la normativa vigente en materia de salud digital, telecomunicaciones y trabajo marítimo, incluyendo las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) y la reglamentación nacional aplicable.

17/32

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

  
Agustín de la Fuente  
PRESIDENTE  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

  
Diego Gonzalez Lernoud  
APODERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

### 60. 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.

### 61. BOLSA DE TRABAJO

A los efectos de la contratación de personal de relevo y/o estable de oficialidad de puente, la parte empresaria tendrá en cuenta en forma prioritaria pero no excluyente, al personal disponible en la bolsa de trabajo que lleva adelante la A.A.C.P. y P.P; comprometiéndose la consulta previa a cada nueva contratación.

### 62. 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.

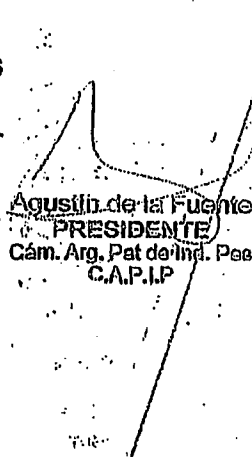
### 63. CLAUSULA TRANSITORIA

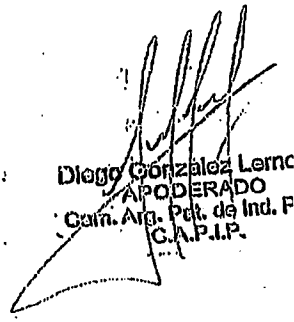
Habida cuenta de las modificaciones introducidas por el presente Convenio, las empresas que estén pagando similares o mayores valores en el total general, aunque con otros conceptos, tendrán un período máximo de 12 meses a efectos de adecuar su liquidación en un todo a los términos del presente Convenio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

Con la salvedad que es solo por el periodo (temporada) 2026; y que alcanza a buques congeladores con especie objetivo de langostino (congeladores tangoneros); las partes convienen la implementación de un bono anual único no remunerativo de dólares estadounidenses U\$S 2.000 y 1.800 para el Capitán y 1º Oficial de Puente, respectivamente, destinado exclusivamente a los trabajadores que se desempeñara con continuidad durante toda la temporada 2026; y que se liquidara dentro de los 30 días posteriores a su finalización.

En el caso que se produjera un desembarco de oficio sin causal laboral culpable (dispuesta por el armador empleador); el pago deberá ser proporcional al tiempo trabajado.-

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

  
Agustín de la Fuente  
**PRESIDENTE**  
Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
C.A.P.I.P.

  
Diego González Lenc  
APODERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. F  
C.A.P.I.P.

# 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.

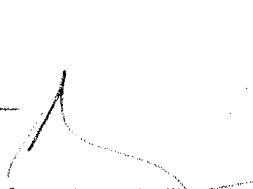
SEXTA: A los efectos del cobro de haberes el TRIPULANTE designa como apoderado al Sr./a.....

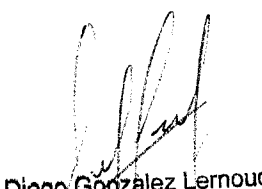
SÉPTIMA: EL TRIPULANTE deja como beneficiario de su seguro de vida al Sr./a..... designación que tendrá su vigencia hasta tanto el mismo no comunique su decisión de cambiar el beneficiario por escrito al ARMADOR.

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

19/32

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

  
Agustín de la Fuente  
**PRESIDENTE**  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

  
Diego González Lernoud  
APODERADO  
Cám. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
C.A.P.I.P.

## ANEXO II. SALARIOS MENSUALES POR CATEGORIA

### SALARIO BASICO EN PESOS

CARGO	C°	BASICO
CAPITAN	115	\$ 3.000.000
1° OF	90	\$ 2.295.000
2° OFICIAL	72	\$ 1.836.000

### SALARIO ASEGURADO EN NAVEGACION EN DOLARES

(Buques congeladores arrastreros de más de 700 TN)

CARGO	C°	
CAPITAN	115	u\$s 6.900,00
1° OF	90	u\$s 5.400,00
2° OFICIAL	72	u\$s 4.343,00

### SALARIO ASEGURADO EN NAVEGACION EN DOLARES

(Buques congeladores tangoneros)

CARGO	C°	
CAPITAN	115	u\$s 6.900,00
1° OF	90	u\$s 5.400,00

21/32

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

Agustín de la Fuente  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
 C.A.P.I.P.

Diego González Lemoud  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

16/04/a

2° OFICIAL	72	u\$s 4.343,00
------------	----	---------------


**SALARIO ASEGURADO EN NAVEGACION EN DOLARES**

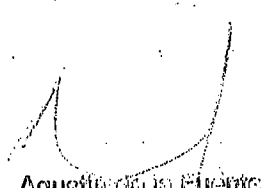
(Buques congeladores poteros)

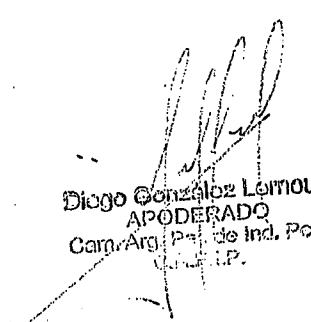
CARGO	Cº	
CAPITAN	115	u\$s 6.900,00
1º OF	90	u\$s 5.279,80
2º OFICIAL	72	u\$s 4.222,80

## ANEXO I. VALORES DE REFERENCIA

Código	Descripción	ValorRef
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
MH 3-4-5	MERLUZA TRONCO HUBSSI	1.000,00
FMSP 0-1-2-3-4	FILET DE MERLUZA HUBSSI C/P Y S/P P/E (INTER)	1.000,00
FMSP 5-6	FILET EMBALADO 4 BLOCKS/10 LIBRAS/GRADUADO 4/6 ONZAS	1.300,00
FMSP D 1-2	FILET DE MERLUZA HUBSSI DESGRASADO 1	1.300,00
MH FB D	FISH-BLOCK MERLUZA HUBSSI	1.200,00
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-B	500,00
MH C	CABEZA DE MERLUZA HUBSSI	300,00
MH A	ALAS DE MERLUZA HUBSSI	400,00
MC 3-4	MERLUZA HOKI TRONCO	480,00
FMC SP D 1-2-3	FILET MERLUZA HOKI	900,00
MC CHORIZO	MERLUZA HOKI CHORIZO - MINCED	800,00
PO 0-1-2-3-4-5	CALAMAR ENTERO	800,00
RP	TENTACULO CALAMAR SIN PICO / SIN OJOS	900,00
VSP 2-3	VAINA CALAMAR	1.200,00
TB 0-1-2-3	TUBO DE CALAMAR S/P S/A S/PUNTA DE COLA INTERF.	1.500,00
PC	PUNTA DE COLA CON O SIN ALETA C/P EN BLOQUE	500,00
AL	ALETA DE CALAMAR CON PIEL	500,00
RO 3-4	ROBALO/MERLUZA NEGRA	3.000,00

  
**JORGE A. FRIAS**  
 Eje. Gral. Nacional  
 Asoc. Argentina de Capitanes  
 Pictas y Patronos de Pesca

  
 Agustín de la Fuente  
**PRESIDENTE**  
 Camp. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

  
 Diego González Lemoult  
**APODERADO**  
 Camp. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

SL 1-2	SALMÓN TRONCO DE -5000 GRS.	1.300,00
SL 3	SALMÓN TRONCO MAS DE 5000 GRS.	1.500,00
ME 1	MERO EVISCERADO C/CABEZA Y COLA	600,00
BR 1-2	BROTOLA TRONCO 1 (EMPAQ. INDIVIDUAL)	500,00
BR 3-4	BROTOLA TRONCO 3 (EMPAQ. INDIVIDUAL)	540,00
GR FSPD	GRANADERO FILET	1.400,00
PK 0-1	POLACA H Y G 1-3	500,00
PK FSP	POLACA FILET S/PIEL	800,00
LE	LENGUADO ENTERO EVISCERADO	500,00
CO	COJINOVA – SABORIN	500,00
MJ	MARUJITO	500,00
PM	PAMPANITO – PLATEADO	500,00
VS	VARIEDAD	600,00

### VALORES LANGOSTINO

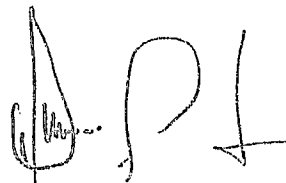
Tabla aplicable con valores promedio de exportación de entero menos de U\$S 6.000/tn.

L 1	LANGOSTINO ENTERO 10/20 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.524,00
L 2	LANGOSTINO ENTERO 21/30 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.290,00
L 3	LANGOSTINO ENTERO 31/40 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.510,00
L 4	LANGOSTINO ENTERO 41/60 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.042,00
L 5	LANGOSTINO ENTERO 61/80 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	2.730,00
L 6	LANGOSTINO ENTERO 81/100 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	2.418,00
L 1 x1	LANGOSTINO ENTERO 10/20 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	5.148,00
L 2 x1	LANGOSTINO ENTERO 21/30 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	4.719,00
L 3 x1	LANGOSTINO ENTERO 31/40 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	3.689,40
L 4 x1	LANGOSTINO ENTERO 41/60 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	3.346,20

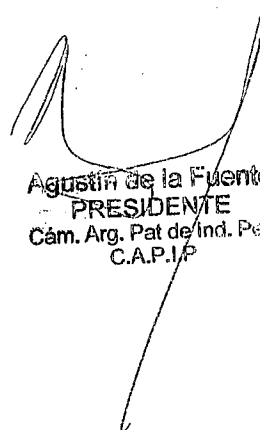
LS 1	LANGOSTINO COLA 30/55 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.510,00
LS 2	LANGOSTINO COLA 56/100 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.510,00
LS 3	LANGOSTINO COLA 101/150 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.510,00
LS 4	LANGOSTINO COLA MAS DE 150 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.510,00
LS R	LANGOSTINO COLA ROTO x 2 KG.	2.340,00

Tabla aplicable con valores promedio de exportación entero entre U\$S 6.001/tn y U\$S 8000/tn

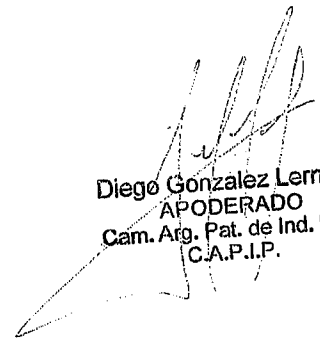
L 1	LANGOSTINO ENTERO 10/20 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.756,00
L 2	LANGOSTINO ENTERO 21/30 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.510,00
L 3	LANGOSTINO ENTERO 31/40 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.690,00
L 4	LANGOSTINO ENTERO 41/60 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.198,00
L 5	LANGOSTINO ENTERO 61/80 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	2.870,00
L 6	LANGOSTINO ENTERO 81/100 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	2.542,00
L 1 x1	LANGOSTINO ENTERO 10/20 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	5.412,00
L 2 x1	LANGOSTINO ENTERO 21/30 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	4.961,00
L 3 x1	LANGOSTINO ENTERO 31/40 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	3878,60
L 4 x1	LANGOSTINO ENTERO 41/60 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	3.517,80
LS 1	LANGOSTINO COLA 30/55 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.690,00
LS 2	LANGOSTINO COLA 56/100 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.690,00
LS 3	LANGOSTINO COLA 101/150 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.690,00
LS 4	LANGOSTINO COLA MAS DE 150 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.690,00
LS R	LANGOSTINO COLA ROTO x 2 KG.	2.460,00



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



Agustín de la Fuente  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.



Diego Gonzalez Lernoud  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat. de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

Tabla aplicable con valores promedio de exportación de entero entre U\$S 8.001/tn a U\$S 8.500/tn.


L 1	LANGOSTINO ENTERO 10/20 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	5.800,00
L 2	LANGOSTINO ENTERO 21/30 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	5.500,00
L 3	LANGOSTINO ENTERO 31/40 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.500,00
L 4	LANGOSTINO ENTERO 41/60 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.900,00
L 5	LANGOSTINO ENTERO 61/80 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.500,00
L 6	LANGOSTINO ENTERO 81/100 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	3.100,00
L 1 x1	LANGOSTINO ENTERO 10/20 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	6.600,00
L 2 x1	LANGOSTINO ENTERO 21/30 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	6.050,00
L 3 x1	LANGOSTINO ENTERO 31/40 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	4.730,00
L 4 x1	LANGOSTINO ENTERO 41/60 PIEZAS x KG. (x 1 KG.)	4.290,00
LS 1	LANGOSTINO COLA 30/55 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.500,00
LS 2	LANGOSTINO COLA 56/100 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.500,00
LS 3	LANGOSTINO COLA 101/150 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.500,00
LS 4	LANGOSTINO COLA MAS DE 150 PIEZAS x KG. (x 2 KG.)	4.500,00
LS R	LANGOSTINO COLA ROTO x 2 KG.	3.000,00

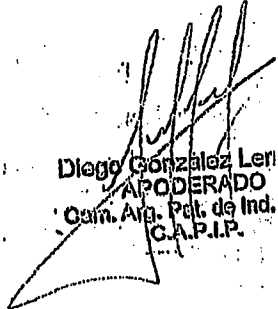
En el caso de que el valor del promedio de exportación del langostino entero supere los U\$S 8501, los valores aquí acordados se incrementaran proporcionalmente en idéntico porcentaje.

## ANEXO IV. PORCENTAJES DE REMUNERACION

CARGO	% participacion en produccion (buques buques tangoneros -langostineros)	% participacion en produccion (buques congeladores arrastreros >= 700 Tn)
CAPITAN	2,4	2,1
1° OFICIAL	2,0	1,8
2° OFICIAL	1,8	1,6

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

  
**Agustín de la Fuente**  
 PRESIDENTE  
 Cám. Arg. Pat de Ind. Pes  
 C.A.P.I.P.

  
**Diego González Leri**  
 APODERADO  
 Cám. Arg. Pat. de Ind.  
 C.A.P.I.P.

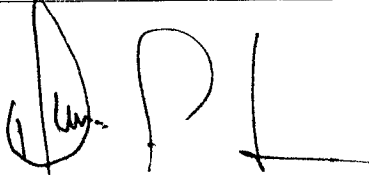
## ANEXO V. Valores Mensuales de Francos, Ordenes y Puertos por Categoria.-

(Buques congeladores arrastreros de más de 700 TN)				
CARGO	C°	PUERTO	ORDENES	FRANCOS
CAPITAN	115	u\$s 5.500,00	\$ 3.000.000	u\$s 3.450,00
1° OFICIAL	90	u\$s 4.304,00	\$ 2.295.000	u\$s 2.700,00
2° OFICAL	72	u\$s 3.443,00	\$ 1.836.000	u\$s 2.160,00

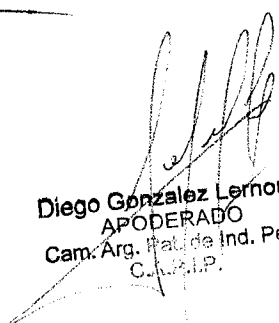
(Buques congeladores tangoneros)				
CARGO	C°	PUERTO	ORDENES	FRANCOS
CAPITAN	115	u\$s 5.500,00	\$ 3.000.000	u\$s 3.450,00
1° OFICIAL	90	u\$s 4.304,00	\$ 2.295.000	u\$s 2.700,00
2° OFICAL	72	u\$s 3.443,00	\$ 1.836.000	u\$s 2.160,00

(Buques congeladores poteros)				
CARGO	C°	PUERTO	FRANCOS	ORDENES
CAPITAN	115	u\$s 5.500,00	u\$s 3.450,00	\$ 3.000.000
1° OFICIAL	90	u\$s 4.304,00	u\$s 2.700,00	\$ 2.295.000
2° OFICAL	72	u\$s 3.443,00	u\$s 2.160,00	\$ 1.836.000

31/32

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

  
**Agustin de la Fuente**  
 PRESIDENTE  
 Cam. Arg. Pat de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.

  
**Diego Gonzalez Lermoud**  
 APODERADO  
 Cam. Arg. Pat de Ind. Pes.  
 C.A.P.I.P.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Año de la Grandeza Argentina

**Hoja Adicional de Firmas  
Documentación Complementaria**

**Número:**

**Referencia:** Otra Documentación

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 27 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2026.04.22 17:17:55 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2026.04.22 17:17:55 -03:00



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
Año de la Grandeza Argentina

**Presentación Ciudadana ante el Poder Ejecutivo**

**Número:**

**Referencia:** Carátula Variable EX-2026-40775634- -APN-DGDYD#JGM

---

**Datos de la solicitud**

Motivo de la presentación: CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO - CAPIP - AACPYPP MODIFICATORIA 2026 - SOLICITA HOMOLOGACION

Dependencia dónde presentará la solicitud: Ministerio de Capital Humano

**Observaciones**

**Nota importante para las personas funcionarias de la APN**

El presente expediente ha sido generado a través de Trámites a Distancia (TAD), cuyo objetivo es dar una vía de acceso a la ciudadanía a los distintos Organismos de la Administración Pública Nacional, para presentaciones espontáneas que no se encuentran comprendidas en otros trámites específicos.

El trámite se deriva automáticamente al organismo seleccionado por la persona iniciadora. La asignación de la sigla DGDYD#JGM en el número de expediente es automática, al solo efecto de formalizar la presentación del caso, por lo cual estas actuaciones **no deben ser devueltas a dicha repartición, sino que deben ser gestionadas por el área pertinente y resueltas en ese ámbito.**