

# **CONVENCION COLECTIVA DE TRABAJO Nro 313/99** **PARA LA PESCA COSTERA**

## TITULO I: DE LAS RELACIONES LABORALES EN GENERAL

### ARTICULO 1

PARTES INTERVINIENTES: La Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera y la Unión de Intereses Pesqueros Argentinos, por la parte empresaria, y el Sindicato de Conductores Navales de la República Argentina por la parte gremial.

### ARTICULO 2

AMBITO DE APLICACIÓN: Todo el Terrotorio Nacional para el personal de Máquinas que desempeñe sus tareas a bordo de buques pesqueros Costeros y Costeros Lejanos, clasificados como tales ante la Autoridad Marítima.

### ARTICULO 3

VIGENCIA: La presente C.C.T. regirá por el plazo de un año, a partir de su homologación, concluyendo de pleno derecho una vez transcurrido el término previsto, momento en el cual automáticamente dejarán de tener efecto todas sus cláusulas, sin que pueda invocarse la ultraactividad por alguna de las partes.

### ARTICULO 4

DOTACION: La Tripulación de Máquinas, estará compuesta por la Dotación de Seguridad, que en número y clasificación Profesional sea exigida por la Autoridad de Aplicación y las normas legales vigentes.

### ARTICULO 5

**FORMALIZACION DE LA RELACION LABORAL:** Se hará mediante la confección del Contrato de Ajuste, y sus condiciones no podrán ser inferiores a las fijadas en el presente C.C.T

**5.1 Contrato de Ajuste:** Se hará por viaje, por tiempo o por relevo y si se aplica Período de Prueba, serán en los términos legales vigentes.

Deberá contener los siguientes datos:

- a) Lugar y fecha del contrato
- b) Nombre, número de matrícula y capacidad de la embarcación
- c) Nombre o razón social del Armador y/o Propietario
- d) Número de CUIT de Armador y/o Propietario y domicilio
- e) Nombre y apellido del Tripulante, domicilio, número de documento y número de Libreta de Embarque.
- f) Categoría Profesional y número de partes/s asignadas/s al tripulante.
- g) Potencia de máquina de la embarcación
- h) Número total de partes en que se divide la producción del buque
- i) Modalidad del ajuste (relevo, a prueba, por viaje, etc)
- j) Nombre y domicilio de la Aseguradora de Riesgo de Trabajo a la que se encuentra afiliado el Armador y/o propietario, debiendo firmarse dos (2) ejemplares de este contrato.

**5.1 Relevos:** En caso de ausencia, licencia o impedimento del Conductor o Motorista efectivo, podrá ser reemplazado por otro, por uno o más viajes, en calidad de relevo, haciéndose constar dicha circunstancia en el respectivo Contrato de Ajuste.

## **ARTICULO 6**

### **DERECHOS Y DEBERES DE LAS PARTES:**

**6.1. Zarpadas y Horarios de Salida:** El Armador comunicará con antelación suficiente, el horario de salida del Buque, siendo obligación del Maquinista y/o conductor presentarse a la hora indicada. Sin perjuicio de ello, se establece un margen de tolerancia no superior a una hora, respecto del horario de salida del buque. En caso de no presentarse, el Tripulante será elevado.

**6.2 Deberes de Colaboración, Buena Fe:** Las partes deberán cumplir con los términos del Contrato y observar los comportamientos que resulten de la Ley, los Reglamentos Marítimos y requerimientos del Capitán, apreciados con un criterio de solidaridad.

**6.3 Cumplimiento de Ordenes:** La Tripulación está obligada a obedecer las órdenes e instrucciones que imparta el Capitán en tanto las mismas no supongan un riesgo cierto, de la seguridad o del material a su cargo, no sólo como Autoridad Pública, sino, además como representante del armador, interpretándose la desobediencia como una falta grave, que siendo injustificada autorizará a desvincular al Tripulante.

**6.4 Imposibilidad de salida-cese temporario de actividades:**

En caso de avería, desperfecto mecánico, paro, interdicción de disposición de la autoridad competente, casi fortuito, fuerza mayor o cualquier otra circunstancia que impida la realización del viaje o que lo demora por más de 48 hs, el armador podrá desembarcar la tripulación, a fin de permitirles el embarque en otro buque o realizar un viaje. Si el tripulante se embarcara en otro buque bajo las órdenes de otro armador, sin la autorización expresa de su empleador y este lo requiriera para emprender el viaje de pesca, dicha conducta será interpretada como un abandono tácito de la relación laboral.

Si los tripulantes desembarcados, en los supuestos de cese temporal de actividades por las causales indicadas, no optaran por embarcarse en otro buque con la debida autorización del armador, éste último podrá otorgarles la licencia anual ordinaria o el goce de los francos acumulados.

**6.5 Funciones del Conductor a bordo:** Serán aquellas inherentes a la conducción y el mantenimiento de los sistemas y mecanismos a su cargo, planta generadora, no pudiendo serle exigido el cumplimiento de tareas de cubierta, salvo el caso de que la seguridad del buque lo requiera y/o en tareas de reparación o mantenimiento del material a su cargo, y/o cuando el conductor considere necesario colaborar en las tareas de cubierta. Respecto del material que deberá proveer la empresa para que el conductor pueda mantener la operatividad del buque (juego de herramientas, lámparas de los tipos utilizados a bordo, repuestos esenciales, etc), será su responsabilidad exigir lo que a su criterio necesita y responsabilidad del armador proveedor, haciéndose responsable el conductor del material que se le entrega.

**6.6 Medidas de Prevención y Seguridad:** La parte armadora deberá proveer al maquinista de protectores o tapones auditivos, quienes estará obligado a su uso, y a cuyo cargo quedarán.

**6.7 Capacitación y Formación Profesional:** Con el objetivo de estimular el desarrollo y la capacitación del personal, el sector empresario se compromete a favorecer el crecimiento individual y

laboral del mismo, a través de actividades de perfeccionamiento, capacitación o experiencia en el puesto de trabajo.

Las Empresas mantendrán en relación de dependencia, con la única obligación de reservarle el puesto, a los Conductores y Motoristas que cursen regularmente la Escuela Nacional de Pesca, a fin de capacitarse y promocionarse a categorías superiores.

## ARTICULO 7

### DOCUMENTACION LABORAL:

**7.1 Libros y Registros:** La Empresa Armadora o Propietaria deberá llevar el Libro de Sueldos y Jornales, que prescribe el Artículo 52 de la L.C.T con las formalidades allí previstas.

**7.2 Planilla de Viajes:** El Armador o Propietario del Buque deberá presentar la planilla de viaje efectuado, rubricada o con membrete de la empresa, al responsable de la embarcación y al Conductor o Motorista que así lo solicite, antes de la iniciación del nuevo viaje, o al retorno del siguiente, conteniendo el detalle de los cajones descargados por especie, peso total, cajones vacíos a bordo, cantidad de hielo y precio de las especies capturadas por kilo o por cajón.

## ARTICULO 8

### VACACIONES Y OTRAS LICENCIAS:

**8.1 Licencia por Accidente o Enfermedad Inculpable:** En un todo de acuerdo con la legislación vigente.

**8.2 Vacaciones:** El Personal de Máquinas, gozará de la Licencia Anual Ordinaria, en los términos fijados en la Ley de Contrato de Trabajo.

Las vacaciones podrán ser fraccionadas y otorgadas en cualquier época del año, cuando las necesidades de la Empresa así lo requieran o cuando el trabajador lo solicite, siempre que no altere la producción u organización del trabajo.

Las licencias especiales será gozadas por Conductores y Motoristas Navales, en puerto de residencia o retorno habitual del buque. En caso contrario, el Armador se hará cargo de los gastos de traslado del mismo, no computándose como vacaciones, el período de traslado.

Para el cálculo de las vacaciones se computarán como días trabajados, los de enrolamiento o embarque francos compensatorios y licencias con goce de sueldo.

#### ARTICULO 9

ASIGNACIONES FAMILIARES: Serán abonadas en un todo de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 24.714, y las normas reglamentarias dictadas sobre la materia.

#### ARTICULO 10

ELEMENTOS DE SEGURIDAD E HIGIENE: La Empresa tendrá a su cargo el equipamiento de los elementos de higiene necesarios para la habilidad y el mantenimiento sanitario de la embarcación.

#### ARTICULO 11

VIAJES EN LASTRE O PILOTAJE: El Conductor o Motorista acordará con el Armador un valor para la realización de esta tarea, acorde a la producción norma y habitual del buque. Dicho valor será considerado válido por el término de cinco días contados a partir del embarque, pasado los cuales se aplicará el promedio diario surgido de dividir el valor total por cinco. Los gastos ocasionados por el traslado del Tripulante, pasajes, comida, habitación, son a cargo de la Empresa. Si la distancia a cubrir es mayor de quinientos (500) kilómetros, el viaje será por vía aérea. Los valores correspondientes figurarán en el contrato, teniendo prioridad el personal estable del buque. En los casos que fuese efectuado por personal relevante, los haberes serán abonados dentro de las setenta y dos (72) horas de finalizado el período del Contrato.

#### ARTICULO 12

##### CLASIFICACION DE LAS EMBARCACIONES-CANTIDAD DE PARTES:

A los efectos de determinar la cantidad máxima de partes en las que se podrá dividir la producción neta de acuerdo al sistema de partes que se estructura más adelante, las embarcaciones de pesca costera serán clasificadas en base a su capacidad de cajones en bodega, de acuerdo con el siguiente detalle.

TIPO A	hasta 500 cajones
TIPO B	de 501 a 1000 cajones
TIPO C	de 1001 a 1500 cajones
TIPO D	de 1501 a 2000 cajones
TIPO E	de 2001 cajones en adelante.

En cada una de esas categorías la cantidad máxima de partes en que se podrá dividir la producción neta estará dada por una cantidad igual al duplo del número total de tripulantes que participaron del viaje de pesca, con más la cantidad de partes que se fija a continuación, de acuerdo a las características de la embarcación: Tipo "A" (2 y  $\frac{1}{2}$ ) dos partes y media, Tipo "B" (3 y  $\frac{1}{2}$ ) tres partes y media, Tipo "C" (4) cuatro partes, Tipo "D" (5) cinco partes, Tipo "E" (6) seis partes.

En caso de que resulte necesario incorporar un relevo para reemplazar a un tripulante titular afectado de una enfermedad o accidente inculpable, la cantidad total de partes antedicha se incrementará en una parte más; y en el supuesto de enfermedad o accidente profesional, también se incrementará en una parte más, por el primer viaje que realizare el relevo solamente, aún cuando el trabajador afectado no se hubiese restablecido y fuere necesario mantener el relevo en los viajes subsiguientes.

### ARTICULO 13

#### REMUNERACIONES DEL PERSONAL:

##### **13.1 Salario garantizado**

*Objeto. Aplicabilidad Escala:* Este salario tiene por objeto asegurar una remuneración mínima al tripulante que preste servicios en forma efectiva. A tal efecto se garantiza a cada conductor la percepción de una suma mensual o diaria de acuerdo al tipo de embarcación, y según la siguiente escala:

TIPO DE EMBARCACION	SALARIO MENSUAL GARANTIZADO
"A" y "B"	
y "C"	DOBLE del SALARIO MINIMO VITAL
"D" y "E"	CUADRUPLE SALARIO MINIMO VITAL

El salario diario garantizado se obtendrá dividiendo el mensual por 25. El valor mensual se aplicará a los maquinistas que se desempeñen durante todo ese período, y para los que trabajen menos de ese tiempo se tomarán el valor diario por cada día de trabajo efectivo.

El sistema regirá para los buques que desarrollen su actividad bajo el sistema de pesca por arrastre, mientras que para los que

operen bajo otros sistemas (red de cerco, nasas, etc), el lapso mínimo a tomar en cuenta para aplicar el garantizado serán los resueltos obtenidos en dos meses de labor, en cuyo caso la deducción de los gastos operativos y el cálculo de las partes también se hará agrupando esos dos meses de labor, sin perjuicio de las sumas que los armadores entreguen a cuenta durante ese período.

Esta excepción no será aplicable si la empresa armadora o propietaria del buque, desistiere voluntariamente del sistema especial bajo el cual pudiere estar operando, antes de transcurrido los dos meses.

**13.2 Concepto de trabajo efectivo:** Se entiende por tal todos los días navegados con destino o de regreso de la zona de pesca, incluyendo los de actividad pesquera propiamente dicha (en alta mar). El día navegando comienza con la zarpada del puerto habitual con destino a la zona de pesca y finaliza el día de arribo a puerto del día de cesación de las actividades de pesca en los casos especiales en el pto 1.3 y 1.5

**13.3. Excluidos:** En consecuencia se aclara que el salario garantizado no rige en los supuestos de inactividad del buque, paralización o suspensión de actividades pesqueras, días de estadía en puerto, casos de falta de trabajo, paradas biológicas, roturas o cualquier otro motivo que se traduzca en una inactividad del buque.

**13.4 Determinación y pagos:** El salario garantizado quedará absorbido por el valor de la parte que le corresponda percibir al conductor o maquinista, de acuerdo al sistema instaurado en este convenio, cuando resultara igual o superior al salario garantizado. A los fines de verificar la superación o no del mínimo garantizado se tomará en cuenta el importe bruto de la parte o partes devenegadas por el conductor en los viajes de pesca realizados en el mes o el menor tiempo considerado (cuando trabajare menos de un mes) y los días efectivamente trabajados en el mismo período de tiempo.

**13.5 Supuestos de Asistencia o Remolque:** En caso de que el buque realice maniobras de asistencia o remolque, sea en forma activa o pasiva, sólo se tomarán como trabajo efectivo los realizados hasta el momento en que se produce la rotura o desperfecto en alta mar, cuando el buque resulte ser asistido al remolcado, o hasta que abandona las tareas de pesca para

dirigirse al auxilio de la otra nave, cuando el buque sea el remolcador o asistente.

**13.6 Pago de haberes:** Teniendo en cuenta las características especiales de la retribución “a la parte” y la necesidad de establecer el producido de los viajes que se realicen dentro de un período de pago, que puedan coincidir o no con el mes, las partes instrumentar una modalidad de pago que permita compatibilizar el instituto con esta especial forma de remuneración, de acuerdo a lo previsto en el art 2. De la L.C.T

En caso de que al finalizar el mes se hayan efectuado y liquidado todos los viajes realizados durante el mismo, los haberes devengados por los conductores y/o maquinistas deberán ser abonados dentro de los plazos que establece el art 128 de la L.C.T

A partir del día 25 del mes, el trabajador tendrá derecho a percibir un adelanto de hasta el 50% de los haberes que hubiere devengados hasta entonces; en cuyo caso la percepción del saldo hasta completar el total no se podrá extender más allá de el día 10 del mes siguiente al que se devengaran.

El tripulante ajustado por un viaje, finalizado el término del contrato, percibirá sus haberes dentro de las 72 hs posteriores a la recepción por el armador y/o propietario del telegrama de renuncia, remitido por el trabajador.

**13.7 Asignaciones No remunerativas:** En caso de que el buque o embarcación no pudiere operar por desperfectos, disposiciones de la autoridad de aplicación o el gobierno nacional, caso fortuito o fuerza mayor, o por cualquier otra circunstancia que impida o dificulte el desarrollo de las tareas de pesca, si el tripulante no se desembarcara, ni el armador optara por otorgarle francos o alguna otra licencia, manteniéndolo a órdenes, podrá otorgarle una asignación no remunerativa, conforme lo prescripto en el art. 223 bis de la L.C.T, equivalente al 70% del salario garantizado, en compensación por la suspensión de la prestación laboral.

#### ARTICULO 14

##### SISTEMA DE PARTES:

La retribución de los Conductores y Motoristas, consistirá en una distribución proporcional de los beneficiarios y/o resultados durante los viajes de pesca realizados, una vez deducidos los gastos de explotación del buque, a pagar en conjunto.

##### **14.1 Gastos Deducibles**

Constituyen gastos de la explotación o expedición los que a continuación se detallan:

- a) Combustible
- b) Aceites, Lubricantes e hidráulicos hasta un tope determinado, a fijarse de acuerdo a las características de los motores del buque.
- c) Hielo
- d) Mantenimiento de frío (freón) hasta un 50%
- e) Gas
- f) Elementos de limpieza de la tripulación del buque que son utilizados a bordo
- g) Víveres de la tripulación
- h) Sereno hasta el importe del salario de convenio y los adicionales que pudieran corresponderle.
- i) Carnada
- j) Comisiones por ventas y/o administración hasta un cuatro por ciento (4% de la producción.
- k) Canon o gravámenes que afecten la explotación pesquera o tareas de extracción.
- l) Gastos por movimiento de cajones y de carga o descarga, fletes y/o traslado de pescado.

**14.2 Resultado bruto de la explotación:** Estará conformado por el ochenta y uno por ciento (81%) de la producción total del buque calculado sobre el valor de la comercialización o venta de las especies capturadas.

**14.3 Resultado neto:**

El resultado neto de la explotación o expedición será el valor que resulte una vez descontados los gastos de explotación deducibles, según el art 14.1, del resultado bruto mencionado anteriormente.

**14.4 Cálculo y distribución de partes:**

El total a distribuir entre la tripulación y la armadora o propietaria, estará conformado por el resultado neto de la explotación obtenida en la forma establecida anteriormente, la cual será dividida por una cantidad de partes igual al duplo del número total de tripulantes que participaron del viaje de pesca, con más una cantidad de partes que se fija a continuación, de acuerdo a las características de la embarcación. Tipo "A" (2) dos partes y media, Tipo "B" (3,5) tres partes y media, tipo "C" (4) cuatro partes, Tipo "D" (5) cinco partes, Tipo "E" (6) seis partes.

**14.5 Distribución de Partes:**

Los maquinistas recibirán una participación sobre el resultado neto de la explotación de acuerdo a la potencia de máquinas que posea la embarcación donde preste servicios, según el siguiente detalle:

Hasta 610 H.P, una parte y media (1 y1/2)  
Más de 610 H.P, una parte y tres cuartos (1 y3/4)

## ARTICULO 15 FRANCOS COMPENSATORIOS

Teniendo en cuenta que el trabajo de la gente del mar constituye una labor atípica, por lo que resulta necesario adecuar el instituto del descanso a las modalidades propias de la actividad, de forma tal que le permita al tripulante el efectivo goce del descanso, sin merma de sus ingresos y respetando las pausas en las labores, las partes acuerdan que se ajustarán al siguiente régimen:

- a) El personal comprendido en la presente gozará de un descanso compensatorio equivalente al 25% por cada día navegado en forma efectiva, de acuerdo a las pautas del art 13.2, a cuyo fin se aplicará un coeficiente del 0,25% por cada día de navegación o trabajo efectivo.
- b) Los francos no podrán ser compensados en dinero, salvo el caso de desvinculación del tripulante o del supuesto previsto en el inciso g del presente.
- c) A los fines de calcular la cantidad de francos se deberá efectuar un balance, en forma trimestral, donde a los días de descanso obtenidos conforme la aplicación del coeficiente previsto en el inciso "a", se le desocontarán los días en que el tripulante haya permanecido en tierra, y el saldo serán los días de franco que le correspondan al tripulante.
- d) A tales fines se estipula que solo se computará como descanso en tierra el gozado en el puerto habitual de retorno del buque, y por día completo de 00 a 24.00 hs. En cuanto a los días navegados se tomara como punto de partida las 00.00 hs del día siguiente al de la zarpada y como punto de finalización las 00.00 hs del día siguiente al de arribo a puerto, exceptos los casos en que hubiese transcurrido más de 4 hs del día correspondiente a la fecha de salida, en cuyo caso se computará ese día como navegado.
- e) En cuanto a la retribución de los francos, deberá tomarse el promedio de las remuneraciones en el último semestre, o el menor lapso si la antigüedad del tripulante no alcanzare ese tiempo, excluyendo el aguinaldo, dividiéndose el salario mensual promedio obtenido por treinta, que será el valor de UN DIA de franco.
- f) En ningún caso el tripulante podrá acumular más de 30 días de francos compensatorios, teniendo el armador o propietario

la obligación de concederlos, pudiendo el trabajador tomárselos por sí con la sola obligación de notificarlo al armador con 24hs de anticipación. Si no lo hiciera el presente beneficio caducará automáticamente, excepto que por necesidades de la empresa o imposibilidad de relevo, el armador le solicite la continuidad en sus labores y el conductor así lo consintiere, acordandolo ambas partes por escrito.

- g) Finalizado el período de descanso, si el tripulante no pudiera embarcar por encontrarse el buque inoperativo o navegando, quedará a “órdenes”, percibiendo durante dicho lapso una remuneración equivalente al jornal garantizado.

#### ARTICULO 16

APORTES Y CONTRIBUCIONES: La parte empleadora deberá dar cumplimiento a la normativa legal vigente en materia de aportes y contribuciones con destino a los organismos de previsión social y sindical. El código de la obra social sindical donde deberá efectuarse los mismos es el 10.500-2.-

#### ARTICULO 17

PERSONAL DISPONIBLE: El gremio SICONARA elaborará un listado con el nombre del personal disponible para cubrir los puestos vacantes de maquinistas, a cuyo fin los armadores podrán solicitarle la proposición de un postulante, comunicandole cual será la modalidad del ajuste (relevo, por viaje)

#### ARTICULO 18

##### RELACIONES LABORALES COLECTIVAS:

**18.1 Comisión Paritaria Permanente:** Reafirmando la importancia recíproca de mantener la armonía de las relaciones laborales colectivas, así como los niveles de producción y las fuentes de trabajo, las partes acuerdan designar una comisión mixta compuesta por 3 miembros e integrada por UN representante de los empleadores, UNO por la parte gremial, y un integrante a designar por la autoridad de aplicación, cuyas funciones serán:

- a) Aclarar el contenido de ésta convención ante un eventual diferendo interpretativo, adquiriendo rango constitucional el pronunciamiento que de la misma emane.

- b) A pedido de las partes, intervenir como árbitro en un conflicto individual o pluriindividual, emitiendo un pronunciamiento que tendrá los efectos de laudo.
- c) Apoyar la introducción de métodos innovadores incentivando el trabajo conjunto.
- d) Elaborar e instrumentar las políticas y cursos de formación y capacitación en el empleo de tripulantes y aprendices de la pesca costera en los centros habilitados al efecto.

**18.2 Paz Social:** Las partes se comprometen a mantener la paz social y a canalizar cualquier reclamo o diferendo que pudiere surgir, a través de la comisión paritaria de interpretación y mediación que se designe.

#### ARTICULO 19

**CUOTA SINDICAL:** El propietario o armador procederá a descontar de las remuneraciones sujetas a retención previsional del personal afiliado al sindicato firmante, el 3% en concepto de cuota sindical, actuando como agente de retención, y debiendo depositarlo dentro de los plazos legales previstos para las cargas sociales, mediante boleta de depósito que a tal efecto suministrará el gremio.

Se deja constancia que a los efectos del presente artículo los armadores deberán requerir a los conductores y/o maquinistas navales que manifiesten con carácter de declaración jurada su condición de afiliados o no al gremio, así como cualquier cambio relacionado con ello (afiliación o desafiliación) a fin de efectuar descuento referido, a cuyo fin se informará mensualmente a la Asociación sindical conforme a lo prescripto por la ley 23.540.

#### ARTICULO 20

##### FONDO CONVENCIONAL SOLIDARIO:

Teniendo en cuenta la necesidad de arbitrar medios económicos idóneos para que la representación gremial, dentro de su ámbito de actuación pueda concretar la elevación cultural, educativa, de capacitación profesional y/o cobertura asistencial, se instituye un fondo convencional solidario destinado a cubrir los propósitos enunciados, el cual estará conformado por una contribución convencional a cargo de los empleadores de la actividad comprendida en ésta convención colectiva de trabajo. Dicha contribución será el UNO POR CIENTO (1%) calculado sobre el total de las remuneraciones sujetas a cotización, que fueran abonadas a los maquinistas y/o conductores navales. Esta

contribución se hará efectiva mediante un depósito bancario a realizarse entre los días 10 y 15 de abril en la cuenta que a tal efecto designe la entidad sindical.

#### ARTICULO 21

CONVENIOS Y CONDICIONES ANTERIORES: La presente convención no podrá afectar las condiciones más favorables de los trabajadores que hubiesen pactado en sus contratos individuales de trabajo. En cuanto a los convenios colectivos, actas o acuerdos pluriindividuales que pudieran existir, quedarán sin efecto siendo reemplazados por las cláusulas del presente convenio.

#### ARTICULO 22

##### FALLECIMIENTO DEL TRIPULANTE:

En caso de fallecimiento del tripulante en alta mar, los restos serán trasladados al lugar de residencia del mismo, condicionado a la reglamentación vigente, el deseo expreso del familiar más directo y a que el deceso no sea causa de una enfermedad infecto contagiosa. Los derechos habientes del fallecido, percibirán directamente del Armador, los importes de los haberes correspondientes.

### TITULO III

#### RELACIONES DE TRABAJO EN LA PEQUEÑA EMPRESA:

#### ARTICULO 23

##### REGIMEN PARA LA PEQUEÑA EMPRESA

Conforme a lo dispuesto en el art. 102 de la ley 24.465 y el dec. Reglam 146/99, las partes establecen que las disposiciones precedentes serán aplicables a los armadores y/o propietarios que encuadren dentro del concepto de pequeña empresa suministrado por el art 83 de la citada ley, con las modalidades que a continuación se establecen para los siguientes institutos:

#### **23.1 Vacaciones**

El personal de la pequeña la empresa gozará de la licencia anual ordinaria cuya extensión está determinada por el art 150 de la L.C.T.

El período vacacional podrá ser fraccionado hasta en tres partes para ser pagado en épocas distintas, cuando las necesidades de la empresa lo requieran o cuando el trabajador lo solicite, siempre que ello no altere el funcionamiento, la producción u organización de trabajo a bordo.

Las vacaciones podrán ser otorgadas en cualquier época del año, sin perjuicio de lo cual el empleador deberá proceder de forma tal que a cada trabajador le corresponda el goce de la licencia por lo menos en una temporada de verano cada tres períodos.

En caso de fraccionamiento de las vacaciones, podrá disponerse la acumulación de una o más partes de un período no gozado a otro posterior.

En cuanto a los requisitos para el otorgamiento vacacional, será necesario que el trabajador haya prestado servicios como mínimo una cuarta parte de los días hábiles del año calendario respectivo.

La fecha de iniciación del período vacacional debe ser comunicada por el empleador, por escrito, con una antelación no menor a 10 días.

### **23.2 Sueldo Anual Complementario**

El pago del aguinaldo se fraccionará en tres cuotas, siendo los períodos de pago los siguientes: 30 de abril, 30 de agosto y 30 de diciembre de cada año.

A los fines del cálculo del S.A.C deberá tomarse el cincuenta por ciento (50%) de la mayor remuneración mensual devengada en los cuatrimestres que culminan en las fechas indicadas precedentemente.

**3. Régimen de despido:** Al personal de la pequeña empresa le será aplicable el régimen de despido estructurado en el art 7 de la ley 25.013, dejándose aclarado que en caso de remuneraciones variables, a fin de obtener la mejor retribución mensual, normal y habitual, se tomará el promedio de los últimos seis meses, o en su caso, el menor tiempo trabajado.

En cuanto el adicional por rescisión para el personal marítimo, se regirá por lo dispuesto para el instituto del preaviso en el art 95 del régimen de trabajo para la pequeña empresa (Ley 26.467).

NOTA ACLARADA: Donde consta la denominación Maquinista y/o Conductor, debe leerse Conductor y/o Motorista.