



República Oriental del Uruguay

Convenios
COLECTIVOS

Grupo 3 - Industria Pesquera

Subgrupo 01 - Captura

Decreto N° 35/009 de fecha 19/01/2009



PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Dr. Tabaré Vázquez

MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Cr. Alvaro García

MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Dr. Eduardo Bonomi

DIRECTOR NACIONAL DE TRABAJO

Sr. Julio Baraibar

**DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCION NACIONAL DE
IMPRESIONES Y PUBLICACIONES OFICIALES**

Sr. Alvaro Pérez Monza

Decreto 35/009

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Montevideo, 19 de Enero de 2009

VISTO: El acuerdo logrado en el grupo de los Consejos de Salarios Número 3 "Industria Pesquera" subgrupo 01 "Captura", convocados por Decreto 105/005, de 7 de marzo de 2005 y Resolución de la Presidencia de la República de 12 de junio de 2006.

RESULTANDO: Que el 14 de noviembre de 2008 el Consejo de Salarios del Sector acordó solicitar al Poder Ejecutivo la extensión al ámbito nacional del Acuerdo celebrado en dicho Consejo.

CONSIDERANDO: Que, a los efectos de asegurar el cumplimiento integral de lo acordado en todo el sector, corresponde utilizar los mecanismos establecidos en el Decreto-Ley 14.791, de 8 de junio de 1978.

ATENTO: A los fundamentos expuestos y a lo preceptuado en el art. 1º del Decreto-Ley 14.791, de 8 de junio de 1978.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Establécese que el acuerdo suscripto el 14 de noviembre de 2008, en el Grupo Número 3 "Industria Pesquera" subgrupo 01 "Captura", que se publica como anexo del presente Decreto, rige con carácter nacional, a partir del 14 de noviembre de 2008, para todas las empresas y todo el personal dependiente que ocupe cargos de Jefe o Primeros, Segundos y Terceros Maquinistas en los buques de pesca que tengan como especie objetivo la captura de corvina, pescadilla y fauna acompañante.

ARTICULO 2º.- Comuníquese, publíquese, etc.

Dr. TABARE VAZQUEZ, Presidente de la República; JORGE BRUNI;
ALVARO GARCIA.

ACTA DE ACUERDO: En la ciudad de Montevideo, el día 14 de noviembre de 2008 reunido el **Consejo de Salarios del Grupo No. 3 "Industria Pesquera"**, integrado por los delegados del Poder Ejecutivo: Dr. Nelson Díaz, Dra. Viviana Maqueira, Dr. Gastón Eiroa y Dra. Carolina Vianes y delegados de los trabajadores Sres. Jorge Vignolo, José Franco y Francisco Amaro los delegados del sector empresarial Cr. Enrique Mallada y Dr. Jorge Rossenbaum; **ACUERDAN:**

PRIMERO.- ANTECEDENTES: En el día de la fecha el Consejo de Salarios resolvió, con la unanimidad de los integrantes, solicitar la extensión por Decreto del Convenio Colectivo celebrado entre el Centro de Maquinistas Navales- CMN- y la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay (CAPU), se consignará en la presente los contenidos que regularán las condiciones generales de trabajo para los tripulantes de los barcos que tengan como especie objetivo, la captura de corvina, pescadilla y fauna acompañante. Esto sin perjuicio de las normas más favorables que hubieran sido acordadas.

SEGUNDO: Las normas de los convenios colectivos que regulan condiciones de trabajo y cuya extensión se solicita tendrán como ámbito exclusivo de aplicación a todas las empresas y a todo el personal dependiente que ocupe cargos de Jefe o Primeros, Segundos y Terceros Maquinistas en buques pesqueros cuyas especies objetivas de captura sean corvina, pescadilla y fauna acompañante.

TERCERO: A continuación se transcriben las normas que regularán la relación laboral del personal embarcado o que se embarque en el futuro, como Jefe, Primeros, Segundos y Terceros Maquinistas en los buques de pesca que operan en la pesca de especies costeras trabajando en parejas o a portones, hasta el 30 de abril de 2010:

1. CONTRATO DE ENROLAMIENTO: La relación entre el maquinista y el armador se formalizará mediante la suscripción del correspondiente contrato de enrolamiento, cuyo texto será acordado entre el CMN y CAPU, rigiéndose por la legislación vigente y, en lo pertinente, por las normas del presente Convenio Colectivo.

2. VALOR DE LA CAPTURA: Las partes acuerdan modificar las fórmulas utilizadas para el cálculo del valor de la captura de las especies de Costa, en atención a las variaciones de la demanda ocurridas en los mercados internacionales, según el presente acuerdo de partes. Durante la vigencia del presente y a los solos efectos del cálculo de la remuneración a la parte, se acuerdan los siguientes valores iniciales por tonelada de especie mencionada, calculadas al 30 de JUNIO de 2007. (ANEXO 1).

3. REMUNERACION: La remuneración será "a la parte", entendiéndose por tal la que se determina exclusiva o preponderantemente en proporción a la captura. La remuneración básica o parte en sentido estricto será la

que se detalla a continuación y su monto incluye el salario básico, retribuyendo tanto el trabajo efectivo como los períodos a la orden. La parte correspondiente a la tripulación de máquinas, será la siguiente:

Para barcos de media altura

Primer maquinista 2.73

Segundo maquinista 2.04

Para buques atípicos

Primer maquinista 2.30

Segundo maquinista 1.858

Otros Buques

Primer maquinista 1.9003

Segundo maquinista 1.5354

Estos valores se abonarán en moneda nacional, sobre la base del equivalente a la cotización del dólar americano del tipo vendedor del mercado interbancario vigente al día anterior al arribo del buque. Cuando el buque regrese a puerto por cualquier motivo (salvo el caso previsto en el Art. 6) sin que se hubiera completado un tonelaje de la carga total por día de navegación (Art. 36), se determinará la remuneración a la parte de los maquinistas, que será calculada en relación al tonelaje, que se establece:

- 1) Para buques de media altura: 5.00 ton/día.
- 2) Para buques atípicos: 7.5 ton/día.
- 3) Para otros Buques: 10.15 ton/día.

El tonelaje antes expresado, será determinado sobre la base de la pescadilla de calada grande para pesca en la costa. Los celebrantes del presente Convenio Colectivo declaran que lo acordado precedentemente, no altera el régimen de remuneración a la parte.

Sin perjuicio de ello, los maquinistas que con anterioridad a esa fecha perciban una remuneración superior a la acordada en el presente artículo, no podrán percibir una que sea inferior a aquélla.

4. COMPENSACION ESPECIAL POR DESCANSO SEMANAL: Acuérdesse el pago de una compensación especial por descanso semanal, la que se liquidará adicionalmente a lo que ya se abona por remuneración a la parte, a razón de un 14,28% ("un séptimo") de la parte correspondiente a cada viaje redondo.

5. FINALIZACION DEL VIAJE ANTES DEL TIEMPO NORMAL DE CAPTURA: Cuando el armador, por causas del comercialización u otra de su exclusivo interés, decide interrumpir un viaje de pesca después de haber zarpado el barco y sin haber éste completado los días previstos para la captura (9 (nueve) días de apertura de la bodega al amarre),

deberá liquidar a los maquinistas como si el viaje hubiera sido alistado con el 80% (ochenta por ciento) de las cajas, salvo en los casos en que el monto de captura supere la cifra antedicha, donde lo que se abonará será la parte en proporción de las especies capturadas, o en su caso lo establecido en el Art. 4 para el tonelaje por día asegurado si su monto resultase mayor que lo capturado.

6. FORMA DE PAGO: Se abonará a viaje alternado, salvo acuerdo de partes. Cuando los viajes sean menores a 5 (cinco) días calendario, la remuneración se abonará a los 5 (cinco) días hábiles siguientes del viaje en que se genera la misma. Sin perjuicio de ello, el Armador abonará un adelanto equivalente al 80% (ochenta por ciento) de la parte que le correspondiere al arribo del buque. Para el caso de que la embarcación no se haga a la mar en un período de 5 (cinco) días hábiles posteriores a la fecha de culminación del viaje anterior, el pago se hará efectivo al vencimiento de dicho plazo. El pago de la remuneración se hará en efectivo y en el buque al arribo de éste. Las partes acuerdan la instrumentación de un documento tipo, el que será válido para toda la flota, en el que consten los datos necesarios para el control de la remuneración y que será exhibido en el barco antes del zarpe inmediato posterior. Los recibos de sueldo contendrán los rubros que luce la fotocopia de recibo que se adjunta (identificado con la letra A) y forma parte de este convenio. Cuando se trate de un maquinista suplente que no hubiera realizado una marea en buques de la empresa en 10 (diez) días anteriores al inicio del viaje en el que efectúa la suplencia, se le abonará un adelanto de 50% (cincuenta por ciento) de la parte que les correspondiere en este último, pagadera al arribo del buque.

Para el suplente que realice un solo viaje, se le abonarán todos los haberes líquidos devengados (deducidos los adelantos percibidos a cuenta), al finalizar el mismo en un plazo de 5 (cinco) días hábiles.

7. AGUINALDO, LICENCIA Y SALARIO VACACIONAL: El aguinaldo, la remuneración de licencia anual y el salario vacacional se liquidarán independientemente de la remuneración a la parte, en las oportunidades que se indican:

- a) Aguinaldo: antes del 24 de diciembre de cada año, sin perjuicio de los adelantos que determine el Poder Ejecutivo.
- b) Licencia y salario vacacional: acuérdesese un período de licencia anual, determinándose ésta en un máximo de 30 (treinta) días naturales por 300 (trescientos) días embarcados (término éste previsto por el CIT 146 no ratificado por nuestro país). Se consideran días embarcados los siguientes:
 1. días de navegación;
 2. descanso semanal;

3. feriados pagos (todos los feriados pagos determinados por ley, más el 2 de enero de cada año, día previsto como "día de la Pesca");
4. días en que el maquinista está a la orden;
5. días de trabajo en puerto;
6. días en que el maquinista se encuentre amparado por DISSE hasta un máximo de 30 (treinta) días;
7. días en que el maquinista se encuentre amparado en el BSE hasta un máximo de 30 (treinta) días;
8. días en que el maquinista esté en goce de licencia anual.

El goce de licencia se efectuará dentro del año siguiente al de su generación, a cuyos efectos podrá ser fraccionada por acuerdo de partes, en periodos no menores de 10 (diez) días cada uno. A los efectos correspondientes, se considerarán los incrementos por antigüedad en el término de licencia, de conformidad con los criterios previstos por la ley N° 12.590.

Para el cálculo del jornal de licencia y del salario vacacional, se tomará en cuenta: el monto total de lo percibido en el año inmediato anterior a su iniciación y el aguinaldo, dividido entre: 1) los días efectivamente navegados; 2) los días de trabajo en puerto; 3) el descanso semanal; 4) los feriados pagos que hubiere percibido, y 5) los días de licencia anual generados en el mismo período.

A los efectos de la liquidación de la licencia anual y del salario vacacional, se tendrá en cuenta el monto total de dólares percibidos por el maquinista durante el período correspondiente y se abonará en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano tipo vendedor del mercado interbancario, vigente el día anterior al pago, que se efectuará de acuerdo a la Ley N° 12.590, siendo éste el reajuste de actualización por el que se opta de común acuerdo entre las partes.

Igual forma de cálculo se realizará para la indemnización por desembarque definitivo.

Se conviene que no se dará de baja al maquinista efectivo entre viajes, siempre que el mismo permanezca a disposición de la empresa o que no sea enviado al Seguro de Desempleo.

Las partes acuerdan que las modificaciones incorporadas en este artículo respecto de la licencia y salario vacacional, rigen a partir del día 1/5/2007.

8. FERIADOS PAGOS: Los días feriados pagos se liquidarán independientemente de la remuneración a la parte, y serán abonados junto con la remuneración correspondiente al viaje en que se verifica cada uno de ellos.

El tripulante efectivo cobrará el feriado pago, salvo que en la jornada en que se verifique el día feriado pago, el mismo se encuentre en: a) goce de licencia extraordinaria; b) conflicto colectivo, c) seguro de paro.

Se establece como excepción al literal b) que antecede, que el tripulante efectivo cobrará igualmente los días 25 de diciembre, 1º de enero, 2 de enero y 1º de mayo, como feriado pago, cuando la paralización de actividades se produzca por la realización de la Asamblea Ordinaria del gremio o detención de actividades de fin de año, siempre que no coincida con un periodo en el que el maquinista se encuentre en Seguro de Paro percibiendo la totalidad del subsidio a que pudiere hacerse acreedor por el mes en el que se verifica el feriado, o su plaza se encuentre cubierta por un suplente a término.

El tripulante contratado para la realización de una suplencia a término, cobrará el feriado pago siempre que el mismo se verifique dentro de la marea en que realiza la suplencia.

Para calcular el jornal del feriado pago del tripulante efectivo, se tomará en cuenta el monto ganado en los doce días de trabajo efectivo anteriores al día feriado pago, dividido entre doce.

Para el cálculo del jornal del feriado pago del suplente a término, se tomará en cuenta el total percibido en los últimos 12 (doce) días efectivamente trabajados (navegados o en tierra), dividiéndose entre 12 (doce), o en caso de no llegar a computarse dichos 12 (doce) días, dividiendo entre los días que hayan sido considerados.

9. TRABAJOS EN PUERTO: Tanto las horas de demora de salida, como las guardias normales de mantenimiento, quedarán tarifadas de la siguiente manera: Primer maquinista: U\$S 3.50; Segundo maquinista: U\$S 3.20. Los importes anteriormente mencionados serán pagados en moneda nacional, sobre la base del equivalente de cotización del dólar americano al tipo de cambio interbancario vendedor cuyo valor será el correspondiente al último día de guardia en que se entregue la planilla.

Con referencia a las guardias normales de mantenimiento en puerto, se establece que el desarrollo de dichas guardias no será obligatorio para el personal embarcado.

Se deja constancia que los trabajos conceptuados como "normales de mantenimiento" son los siguientes: a) abastecimiento de combustible, lubricantes y agua potable, b) cambio de aceite y filtros, c) achiques de tanques de lastre, d) control de funcionamiento de máquinas, e) recepción de material de reposición, f) control de reparaciones debidamente efectuados, g) revisión de canastos de tomas de mar, h) engrase de instalaciones, i) verificación de achique de bodega, j) limpieza.

La empresa es responsable de la limpieza del buque, antes del zarpe del mismo. Por su parte, la tripulación deberá entregarlo en condiciones normales de aseo, al arribo a puerto.

Se establece que la manutención del Maquinista de guardia, estando el buque en puerto, será también de cuenta y cargo del Armador.

En caso que la empresa disponga hacer trabajos de mantenimiento especiales, (que pudieran ser realizados por personal de tierra o taller) y decida que los maquinistas los realicen durante la navegación y/o en puerto, regirán las tarifas establecidas a continuación: Primer Maquinista: U\$S 5.50/hora; Segundo Maquinista: U\$S 4.50/hora.

10. ESTADIA EN TIERRA: En los buques de media altura y atípicos, los maquinistas permanecerán 24 horas en tierra (entre el arribo de un viaje y la salida del otro), las que serán efectivamente descansadas. Sin perjuicio de ello, las partes podrán variar de común acuerdo la duración del tiempo de estadia en tierra, declarándose que esta circunstancia no dará derecho al pago de compensación de especie alguna. Serán destinadas a maniobras y tareas de aliste hasta un máximo de 2 (dos) horas contadas a partir de la establecida para el zarpe. Transcurridas las mismas, el Armador podrá determinar nuevo horario para el zarpe, el que será fijado con un intervalo no menor a doce (12) horas. En el caso que el zarpe no se produzca una vez cumplidas las referidas 2 (dos) horas y siempre que ello se deba a razones no imputables a la tripulación o a causas de fuerza mayor, se abonará por el tiempo de demora una compensación equivalente a la establecida para los trabajos en puerto (Art. 10).

La demora en el zarpe no podrá ser superior a 8 (ocho) horas; transcurridas las mismas, el cambio de hora del zarpe será automático y quedará fijado con un intervalo no menor a 12 (doce) horas.

b) Cuando estos buques operen en puerto diferente al puerto de despacho, los maquinistas gozarán de 24 horas de descanso en Montevideo. Las dos horas correspondientes a aliste se cumplirán una sola vez. El pago de los valores se efectuará en la forma y condiciones estipuladas en el Art. 7. Se establecen como causas de "fuerza mayor", puerto cerrado y/o maniobra de puerto autorizadas por la autoridad competente, acordándose en estos casos una espera adicional de dos horas a las estipuladas en el aliste y en las mismas condiciones que éstas.

11. ALISTE: El aliste incluirá todos los elementos de dotación del buque y en especial, los previstos en los Arts. 13, 14 y 15 del presente convenio.

Se abastecerá el buque con la cantidad de combustible suficiente para asegurar la finalización del viaje. Se alistará con no menos del 80% de su capacidad de cajas y hielo en cantidad suficiente para la conservación de la captura.

12. VIVERES: Los víveres para el consumo de la tripulación durante el servicio abordo, formarán parte de la dotación del buque y, por lo tanto, serán de cuenta y cargo del Armador. Su suministro se realizará de conformidad con el consumo tipo que ha sido habitual en cada buque.

13. ROPA DE TRABAJO: La dotación del buque incluirá la ropa de trabajo requerida para el personal de máquinas, de conformidad con el siguiente detalle: a) dos camisas y dos pantalones o dos mamelucos; b)

una campera de abrigo; c) un par de botas de seguridad de suela antideslizante; d) un par de botas de goma de caña larga; e) un equipo de agua por maquinista.

Estos implementos en su totalidad serán entregados una vez por año.

La administración y control de los implementos antes referidos serán de responsabilidad del Primer Maquinista, estipulando que en caso de extravío o deterioro injustificado, podrá ser descontado a quien corresponda, de acuerdo con el valor de reposición.

Se estipula asimismo que todos los elementos deberán ser de buena calidad y ajustados al talle correspondiente a su titular.

En caso de que se produzcan deterioros justificados por razones no imputables al maquinista, se procederá a su reposición por parte del Armador.

14. OTROS ELEMENTOS DE LA DOTACION DEL BUQUE: La dotación de los buques de pesca a cargo de la empresa armadora, además de lo detallado precedentemente, comprenderá los siguientes elementos para cada tripulante: 1) un juego de ropa de cama, dos frazadas, una toalla de baño y otra de manos en condiciones higiénicas de uso. El control de éstos elementos será de responsabilidad del Patrón, estipulándose que en caso de extravío o deterioro injustificado, podrá ser descontado de los haberes de maquinista que corresponda, de acuerdo a su valor de reposición; 2) una pastilla de jabón de tocador por tripulante, de reposición semanal, estando la tripulación trabajando en el mar o en puerto; 3) los artículos de limpieza para el aseo normal del buque. Todos estos elementos de la dotación del buque serán de buena calidad.

15. DECLARACION INTERPRETATIVA: Las partes declaran: a) que los víveres y la ropa de trabajo reglamentados en el presente Convenio integran la dotación del buque; b) que su consumo o uso, así como el de los demás elementos de dotación, no revisten naturaleza salarial; c) que la incorporación de víveres y ropa para trabajo a la dotación del buque no altera el régimen de remuneración "a la parte".

16. REMOLQUE, ASISTENCIA Y/O SALVAMENTO: En caso que se efectúe el remolque entre sí de buques incluidos en el presente convenio colectivo, que operen en la modalidad de pareja o a los portones, o que uno de éstos remolque a un buque de altura, la retribución del Primer Maquinista, será de U\$S 6.30 y del Segundo Maquinista U\$S 4.72 por hora de navegación. Igual criterio se aplicará en los casos de asistencia

A. Asimismo, se establece que el Armador y/o propietario del buque podrá contratar los servicios de un remolcador de empresas o buques pertenecientes o no al sector captura, sí así lo considera conveniente.

En caso de salvamento, regirán las disposiciones del Código de Comercio y demás normas vigentes en la materia.

17. OBJETOS DE VALOR HALLADOS EN EL MAR: Son de aplicación, en principio, los artículos 717 a 730 del Código Civil y en especial, los artículos 725 a 727. A tales efectos se estipula que del precio de comercialización que reciba efectivamente la empresa Armadora por los objetos hallados en el mar, le corresponderá los 2/3 (dos tercios) a la tripulación. Los objetos serán tasados por personal idóneo nombrado por las partes. Los maquinistas no percibirán en ningún caso remuneración por hallazgo si las artes pertenecen al mismo barco. Si transcurridos 30 (treinta) días, contados desde el arribo a puerto, los objetos del hallazgo no se hubieren comercializado, la tripulación tendrá la opción de efectuar la venta a su cargo, con acuerdo del Armador en el precio, repartiéndose el producido en la forma establecida en este Artículo. El pago de lo obtenido, en todos los casos, será efectuado dentro de los 30 (treinta) días de haberse realizado la venta.

18. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD: La empresa armadora proporcionará los elementos de prevención de accidentes y seguridad, de conformidad con las disposiciones vigentes. Entre ellos se dispondrá de botiquín a bordo, de acuerdo con las reglamentaciones que establece la Prefectura Nacional Naval. Los elementos de seguridad personales y los generales del buque, serán vigilados y controlados por la tripulación en maniobras de zafarrancho. Todo hombre de mar tiene derecho y obligación de dar cuenta al Patrón del buque, de las carencias que se constaten respecto a estos elementos.

La empresa armadora proporcionará una copia fiel de la póliza contratada con el BSE certificando estar al día con el pago de dicha póliza.

19. TRATAMIENTO DEL PESCADO: Una vez en cubierta, el pescado fresco será lavado con agua de mar, seleccionándose las especies comercializables y procediéndose luego a encajonarlo. Las cajas deberán contener especies uniformes, las que se estibarán con hielo suficiente para su perfecta conservación. Los celebrantes convienen prestar la mayor cooperación para que el producto se encuentre bien enhielado y en condiciones de conservación de su calidad, con el objeto de mantener y aumentar el mejor destino y rendimiento de la captura, lo que redundará en beneficio de todos los participantes de la industria. Las cajas contendrán como máximo 25 (veinticinco) kgs. netos de pescado.

A los efectos de la aplicación concreta del sistema se establece que en el caso de que el armador estableciera un peso por caja inferior a 24 (veinticuatro) kgs. con un margen en más o en menos del 2%, se abonará el equivalente a 25 (veinticinco) kgs. En el caso de que la diferencia de peso exceda el 2%, se pagará el equivalente al peso real. A los efectos de determinar el peso por caja a partir de la fecha de vigencia del presente Convenio, se efectuará un muestreo a razón de entre 20/30 cajas por

camión, cuya composición se trasladará al total de la carga considerada para ese camión. Los pesajes y determinación de los promedios del peso del pescado desembarcado se realizarán en el muelle.

20. CONTROL DE CALIDAD Y DECOMISOS: El maquinista podrá controlar el peso y calidad del pescado desembarcado, debiendo la empresa, antes del próximo zarpe, informar con planillas, las que contendrán los siguientes datos: nombre de la empresa, nombre del buque, total de cajas descargadas por especie, promedio de kilos por especie y por camión, tonelaje total, calidad de la carga y firma del personal responsable de la empresa. Las cajas que contengan más de una especie de las autorizadas en este Convenio, no serán objeto de decomiso siempre que se encuentren en buen estado para consumo y tengan el tamaño requerido. El número de cajas en las condiciones precedentemente establecidas, no podrá exceder de 50 (cincuenta) cajas por viaje. Cuando por sus condiciones, la carga pueda ser objeto de decomisos y siempre que no exista acuerdo entre las partes, se solicitará la intervención de DINARA dentro de las 24 (veinticuatro) horas de iniciada la descarga y antes del próximo zarpe.

21. EMBARCO Y DESEMBARCO EN PUERTO DISTINTO AL DE MATRICULA: Será de cargo del Armador el reembolso de los gastos que demande el traslado del tripulante que fuera contratado para embarcar en puerto distinto al de matrícula del buque. Igual obligación le corresponderá cuando el tripulante sea desembarcado en puerto diferente al de su contratación, aún en los casos en que ello ocurra por su propia voluntad.

22. VALIJA: Cada maquinista podrá retirar por viaje redondo hasta un máximo de 10 (diez) kilos de pescado entero o su equivalente fileteado (4 kgs.) para su consumo personal, de cualquiera de las especies capturadas. Las partes declaran: a) que este derecho tiene su origen en cada viaje redondo y caduca con la finalización del mismo, no siendo acumulable; b) que este derecho no reviste naturaleza salarial; c) que el mismo no altera el régimen de remuneración a la parte.

23. LIBERTAD SINDICAL: Las partes reconocen la vigencia de lo dispuesto en los Convenios Internacionales de Trabajo Nos. 87 y 98 sobre mutua libertad gremial y negociación colectiva.

24. CUOTA SINDICAL: Las empresas armadoras, con el consentimiento individual de sus tripulantes, harán la retención del importe de la cuota sindical correspondiente a los mismos. El descuento no podrá superar los porcentajes máximos legalmente admitidos. La empresa armadora efectuará la entrega de los importes correspondientes a la cuota sindical descontada, dentro de los primeros 10 (diez) días de cada mes. Dicho importe será cobrado por la(s) persona(s) debidamente autorizada(s) por el CMN.

25. DESIGNACION DEL PERSONAL DE MAQUINAS: La designación del Jefe y demás personal de máquinas, se regirá por las normas reglamentarias vigentes. En lo referente al personal de máquinas, el Jefe de Máquinas que tome posesión en un buque como tal, no podrá sustituir al personal existente sin exponer motivos fundados.

26. DESEMBARQUES DEFINITIVOS: El maquinista de buques de pesca no se reputará enrolado mediante contrato de ajuste por tiempo indeterminado hasta tanto cumpla con un período de carencia de cien días, que se contarán a partir de la fecha del primer embarque en un buque de la empresa, y haya trabajado para la misma en forma continuada. En consecuencia, no estará comprendido en este régimen -a vía de ejemplo- el maquinista que desempeña una suplencia. Cumplido el período antes referido, el maquinista desembarcado definitivamente por la empresa sin una causa justificante, será indemnizado por dicho desembarque. En ese caso se comunicará al maquinista en forma fehaciente, las causas que motivan el desembarque. Si se suscitaren discrepancias, las partes estarán a la resolución de los organismos competentes. La indemnización por desembarque se calculará de conformidad con las pautas legales establecidas para la determinación de la indemnización por despido de los trabajadores con remuneración variable, sin perjuicio de lo dispuesto en este Convenio. Las partes reconocen la aplicación de todas las normas actualmente vigentes, relativas a la materia regulada por este Convenio, así como de los derechos y obligaciones emergentes de las mismas, en lo que no esté expresamente previsto en este documento.

27. SINIESTRO O NAUFRAGIO: En caso de que se produzca un siniestro o naufragio en el buque y se causen perjuicios al maquinista por pérdida de sus efectos personales, la empresa armadora abonará una compensación especial, la que se estipula en U\$S 500 (quinientos dólares estadounidenses) por todo concepto.

28. VIAJES AL EXTRANJERO: En los casos que se realicen viajes al extranjero, la parte a abonar a los maquinistas será por hora de navegación, desde la zona de pesca a puerto y a zona de pesca nuevamente, a razón de: U\$S 5,10/hora al Primer Maquinista; U\$S 4,35/hora al Segundo Maquinista; y U\$S 3,90/hora al Tercer Maquinista. El Viático durante la estadía en los puertos extranjeros será a razón de U\$S 40 (cuarenta dólares estadounidenses) por día calendario y por maquinista. Los maquinistas embarcados no realizarán ningún tipo de guardia en puerto extranjero. Los maquinistas embarcados gozarán de 24 (veinticuatro) horas efectivamente descansadas en Montevideo por cada viaje realizado. En caso de no efectuar el descanso por cada viaje realizado a puerto extranjero, este día será acumulado a la licencia anual y será pago como

tal. Para la eventualidad de efectuarse viajes a Brasil, las partes constituirán una Comisión Bipartita que negociará el valor de la captura.

29. GRUMETES: El buque podrá embarcar grumetes de máquinas no incluidos en la tripulación establecida para su explotación comercial. El grumete recibirá de la empresa armadora U\$S 5,00 (cinco dólares estadounidenses) por día de navegación por concepto de beca, a partir de su tercer viaje consecutivo.

30. MAQUINISTA DE GUARDIA EN PUERTO: Las partes declararán su acuerdo en establecer que aquellas empresas que ya han optado por la contratación de maquinistas navales para cumplir servicios de guardia en puerto, mantendrán dicho servicio en el futuro, comprometiéndose a no sustituir dicho personal por otro que no reúna la característica de poseer la patente de Cuarto Maquinista como mínimo.

31. VIAJES EN LASTRE: Se determina como "viajes en lastre" (viajes a dique, pruebas de mar, compensación de compases o maniobras similares), la situación de llevar un buque desde un puerto a otro, durante el cual no se efectúan tareas de explotación pesquera y que el mismo no represente la continuación en viaje de pesca. Se fija un valor de U\$S 5,10 para el Primer Maquinista; U\$S 4,35 para el Segundo Maquinista y U\$S 3,90 para el Tercer Maquinista, por cada hora transcurrida a partir de la citación por la empresa en el vehículo de transporte para el interior o extranjero y desde la citación a bordo del buque en Montevideo, hasta el regreso del tripulante a su lugar de partida. Para el caso de viaje en lastre al extranjero (Argentina o Brasil), se percibirá por cada maquinista U\$S 40,00 (cuarenta dólares estadounidenses) diarios por concepto de viáticos. La manutención, asistencia médica y pasajes serán de cuenta y cargo del Armador.

32. REPARACION ANUAL O PROLONGADA:

Se establece que en los casos de reparación anual o prolongada, la remuneración será de U\$S 5,50/hora para el Primer Maquinista y U\$S 4,50/hora para el Segundo Maquinista, por ocho horas diarias. Las horas en exceso se liquidarán según lo que estipule la legislación vigente. En caso de horario cortado, la comida será de cuenta y cargo del Armador.

33. ASAMBLEA GENERAL: Se establece que el día 3 de enero ha sido determinado como día de Asamblea Anual Ordinaria y General de Evaluación del Centro de Maquinistas Navales.

34. LICENCIA GREMIAL REMUNERADA: Se conviene que cada empresa abonará 30 (treinta) minutos mensuales por concepto de licencia gremial al Centro de Maquinistas Navales, por cada maquinista que tenga en planilla en cada embarcación, con un mínimo de 2 (dos) horas mensuales por barco. Se estipula que el valor de la hora de licencia gremial será de U\$S 8,00 (ocho dólares estadounidenses).

Quando la empresa optare por la contratación de maquinistas navales para cumplir servicios de guardia en puerto, se computarán estos trabajadores que figuren en planilla, a los efectos del cálculo de las horas totales de licencia gremial.

La cantidad de horas remuneradas al Centro de Maquinistas Navales, será descontada del total de horas que le correspondiere pagar a cada empresa a otros sindicatos del sector de actividad por el mismo concepto.

La empresa hará efectivo dicho pago dentro de los 10 (diez) días siguientes de cada mes vencido. Dicho importe se depositará en la cuenta bancaria que el Centro de Maquinistas Navales habilitará para tal fin.

35. CLAUSULA INTERPRETATIVA: A todos los efectos previstos en este Convenio Colectivo, cuando se estipulan jornadas o días de trabajo (navegando, en puerto, etc.), se considerarán jornadas calendario, cualquiera sea el tiempo horario trabajado (por ej.: sí se trabajó 1 hora, 8 horas, 12 horas o 24 horas en un mismo día calendario, se considerará como una jornada o día trabajado).

36. DISPOSICIONES GENERALES:

1) MECANISMOS DE CONCILIACION Y MEDIACION.

Las partes celebrantes acuerdan la aplicación de mecanismos de conciliación y mediación para la interpretación y/o vigilancia en la aplicación del convenio colectivo que se suscribe, así como para intentar subsanar cualquier diferencia de naturaleza colectiva o individual que pueda aparejar conflictos entre las partes. Quedan exceptuados de estos mecanismos las detenciones de los buques que tengan por objeto facilitar la participación de los maquinistas en elecciones y plebiscitos nacionales.

2) OBLIGACIONES.

Durante el desarrollo de las instancias y procedimientos referidos, los buques seguirán operando normalmente.

A los efectos de canalizar los planteos y/o reclamos se constituirá en cada caso una Comisión compuesta por dos representantes del CMN y dos representantes de la empresa empleadora.

3) PROCEDIMIENTO DE PRIMERA INSTANCIA.

Todo reclamo o planteo de desavenencia (con las excepciones estipuladas entre las partes en el numeral 1 del presente artículo), se sustanciará según el siguiente procedimiento.

a. Los planteos y/o reclamos de cada parte serán comunicados en forma escrita y fehacientemente a la otra parte por escrito, así como al M.T.S.S.

b. A partir de su conocimiento, la parte contra la cual se realiza el planteo o reclamo, dispondrá de un plazo de 48 horas para contestar por escrito su posición a la Comisión y al M.T.S.S.

c. La Comisión dispondrá de un plazo de cinco días para procurar conciliar las partes, contados a partir de la contestación al reclamo. Mientras esto sucede el buque estará navegando y operando en sus tareas habituales de captura.

d. En caso de no alcanzarse el entendimiento de las partes, el asunto se someterá a una Comisión bipartita del sector de conformidad a lo expresado en el punto siguiente.

4) COMISION BIPARTITA Y PROCEDIMIENTO DE SEGUNDA INSTANCIA.

a. Todo asunto no resuelto a nivel de la empresa involucrada, se someterá en un plazo de 24 (veinticuatro) horas a la Comisión bipartita del sector,

que con este carácter se crea en el sector de la pesca y estará integrada por idéntico número de representantes de las empresas y del sindicato.

b. Esta comisión dispondrá de un plazo de cinco días para intentar conciliar a las partes. Dicho plazo podrá ser ampliado o reducido de común acuerdo sin interrumpir las tareas habituales de captura.

5) MEDIACION O MECANISMO DE TERCERA INSTANCIA.

a. Este procedimiento de tercera instancia se cumplirá cuando alguna de las partes así lo solicite.

b. El mediador será el M.T.S.S. o el que las partes acuerden. El mediador recibirá un informe circunstanciado de las partes y la copia de las actuaciones de las Comisiones en su caso.

c. Convocará a las partes para oír sus manifestaciones y/o ampliaciones sobre puntos en desacuerdo.

d. Formulará un proyecto de solución que será propuesto a las partes en un plazo no mayor de cinco días y que no obligará a las partes a la aceptación del mismo.

6) REGIMEN EN CASO DE CONFLICTO. En los casos en que luego de haberse finalizado las instancias de conciliación y mediación anteriormente descritas, se planteara una situación de conflicto, en el o los buques en cuestión, se observará preceptivamente un aviso previo de la parte que promueva la medida gremial a la parte contra la cual será aplicada la acción colectiva.

7) CONFLICTOS GENERALES EN EL SECTOR.

En caso de producirse un planteo o reclamo a nivel del sector, el mismo se canalizará a partir del procedimiento de segunda instancia, observándose los procedimientos previstos para el mismo.

8) SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LOS MECANISMOS DE CONCILIACION Y MEDIACION:

a. La negativa de uno o más maquinistas de salir a navegar sin haberse cumplido con las formalidades descriptas en el presente artículo, serán sancionadas disciplinariamente con una suspensión al o a los involucrados, por el término de un viaje.

b. La negativa del Armador a disponer el aliste y/o zarpe del o los buques sin haber cumplido con las formalidades anteriormente indicadas, será sancionada con el pago a el o los maquinistas de la última barcada, de una indemnización equivalente al salario que hubieran percibido en caso de trabajar. Para fijar dicha indemnización, se tomará el criterio sobre pago de feriados estipulados en el presente convenio colectivo para el cálculo de un jornal, el que se multiplicará por la cantidad de días parados.

CUARTO: Leído que fue se firman 7 ejemplares de un mismo tenor.