



República Oriental del Uruguay

Convenios
COLECTIVOS

Grupo 3 - Industria Pesquera

Subgrupo 01 - Captura

Capítulo - Mero y pulpito

Decreto N° 36/009 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 36/009

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", Capítulo "Mero y Pulpito" 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", Capítulo "Mero y Pulpito", 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 trabajadores tripulantes de cubierta comprendidos en dicho subgrupo.

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, delegados de los trabajadores Sres. Jorge Vignolo, José Franco y Francisco Amaro y los delegados del sector empresarial Cr. Enrique Mallada y Dr. Jorge Rossenbaum; **ACUERDAN:**

PRIMERO Antecedentes: El pasado 11/11/2008 el Consejo de Salarios resolvió, con la unanimidad de los integrantes, solicitar la extensión por Decreto de varios Convenios Colectivos celebrados entre el SUNTMA, el CMN y los empresarios de diversas pesquerías. Siendo que varios de los convenios colectivos relacionados en cada pesquería y/o especie, son del mismo tenor o se trata de actas de adhesión a un convenio colectivo preexistente, se consignará en la presente los contenidos que regularán las condiciones generales de trabajo. Esto sin perjuicio de las normas más favorables acordadas en los convenios.

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 todos los trabajadores tripulantes de cubierta del **Subgrupo 01, "Captura", Capítulo "Mero y Pulpito"**.

TERCERO: A continuación se transcriben las normas que regularán la relación laboral del personal embarcado o que se embarque en el futuro, como tripulantes en los buques de pesca de Mero y Pulpito, con vigencia desde la fecha hasta el 30 de abril de 2010.

1.- CONTRATO DE ENROLAMIENTO:

El contrato de enrolamiento se regirá conforme al presente acuerdo y al "ANEXO A" (Contrato de enrolamiento) que se considera parte integrante de este acuerdo:

2.- MARCO PARA LAS RELACIONES LABORALES:

2.1: DERECHO DE COLOCACION:

En el curso de las operaciones de colocación o enrolamiento, se garantizará al Tripulante o marino el derecho de elegir su buque y al patrón y/o capitán, de común acuerdo con el Armador, el de escoger su tripulación, conforme lo dispuesto por el Artículo 6 del Convenio Internacional de la OIT N° 9.

2.2.- DERECHOS DE LIBERTAD SINDICAL Y NEGOCIACION COLECTIVA:

Las partes reiteran su compromiso de observar y favorecer con acciones concretas, el integral cumplimiento, sin distinciones de clase alguna, de lo dispuesto en la Constitución (en especial, por los artículos 7, 53 y 57), en los convenios internacionales en la OIT Nos. 87 y 98 sobre libertad sindical y protección del derecho de sindicalización. Y en especial el correcto cumplimiento de la Ley 17.940 sobre libertad sindical, OIT N° 98 sobre derecho de sindicalización y negociación colectiva y 154 sobre fomento de la negociación colectiva, así como en la normativa nacional vigente e internacional ratificada por Uruguay, recurriendo para su aplicación e interpretación en caso de duda o controversia, a las recomendaciones y pronunciamientos de los órganos internacionales especializados y a las doctrinas más recibidas en todo lo referente a los distintos aspectos de los derechos colectivos del trabajo.

2.3.- FACILIDADES RECONOCIDAS AL DELEGADO DE BARCADA Y LICENCIA GREMIAL:

El delegado de la barcaada del buque podrá permanecer en tierra: a) para participar en la labor gremial en caso de ser requerido por el Sindicato; b) para ejercer cargos electivos en el mismo; c) para asistir a la asamblea de delegados marcada en sus estatutos una vez al año. En los casos de los incisos "a" y "c" se garantiza el goce de la correspondiente licencia sindical al amparo de lo dispuesto por el artículo 4 en la Ley 17.940 sobre la Licencia Sindical. A tales efectos, la empresa le abonará al delegado lo devengado en dichas mareas durante el transcurso de su permanencia en tierra el equivalente al salario de la categoría que ocupa abordo. En todos los casos deberá ello ser comunicado fehacientemente y con anterioridad suficiente al Armador. Computándose dicho período a los efectos de la generación de la Licencia.

2.4.- DESCUENTO DE LA CUOTA SINDICAL:

Las empresas armadoras efectuarán la retención del importe de la cuota sindical correspondiente a los afiliados al SUNTMA de acuerdo a lo establecido en la (Reglamentación de los artículos 6, 7 y 8 de la ley 17.940 sobre Libertad Sindical). Dicho importe será entregado en los primeros diez (10) días del mes siguiente a aquel en que se generó dicho descuento, debiendo ser percibido por persona debidamente autorizada por el SUNTMA, extremo que, al igual que sus sucesivas modificaciones, le será comunicado a cada empresa por escrito.

2.5.- MECANISMO PARA DIRIMIR CONTROVERSIAS:

Siendo la voluntad de ambas partes la prevención de los conflictos en el sector, las mismas acuerdan que ante diferencias o problemas que se susciten, previamente a la adopción de cualquier medida de fuerza, se procurará solucionar las posibles divergencias entre ellas a través del diálogo y solución componedora de los conflictos, procurando el entendimiento entre las partes, buscando evitar el retraso de la salida de los buques. En caso de que, para dirimir una controversia, las partes acordaran dejar un delegado en tierra la remuneración del mismo será de cuenta y cargo del armador.

3.- RELACION LABORAL Y ENROLAMIENTO:

La relación laboral entre el tripulante y el armador se entenderán configurados bajo las condiciones de enrolamiento previstas por el Convenio Internacional de la OIT N° 114, y al (Anexo "A"). La citada relación laboral se regirá por el presente acuerdo, por la legislación nacional y por los instrumentos internacionales ratificados por el Uruguay que fueron aplicables al sector marítimo, sub-sector pesquero.

Se tomará en cuenta el tripulante que es enrolado en una plaza vacante durante un período de carencia de cien (100) días de vinculación con la empresa, los que se contarán a partir del primer embarque en el buque. Se exceptúa de lo anterior a los suplentes. Cuando se desembarque a un tripulante enrolado en una plaza vacante durante el plazo de la carencia

a que refiere este artículo así como a cualquier tripulante enrolado como suplente para reemplazar en un puesto de trabajo a otro tripulante, no se genera derecho a percibir la indemnización por despido.

4.- VALOR DE LA CAPTURA:

La remuneración será mixta, es decir que el jornal será compuesto por un monto fijo por día de navegación que incluye el día del zarpe y el día de arribo y otro variable de acuerdo a la captura. Los montos a abonar por este concepto son:

- a) Primer Contramaestre: jornal asegurado U\$S 18 (dieciocho dólares americanos); por concepto de parte regirán los siguientes valores: misceláneo U\$S 28 (veintiocho dólares americanos), chernia U\$S 119 (ciento diecinueve dólares americanos), mero U\$S 53 (cincuenta y tres dólares americanos), pulpo U\$S 79 (setenta y nueve dólares americanos), pargo rosado U\$S 66 (sesenta y seis dólares americanos), pez espada U\$S 88 (ochenta y ocho dólares americanos), atún ojo grande U\$S 88 (ochenta y ocho dólares americanos), atún ojo grande Japón U\$S 118 (ciento diez y ocho dólares americanos), atún aleta amarilla de exportación U\$S 83 (ochenta y tres dólares americanos), atún aleta amarilla U\$S 48 (cuarenta y ocho dólares americanos), tiburón marrón U\$S 53 (cincuenta y tres dólares americanos), brótola, chancho, cazón, gatazo y abadejo U\$S 40 (cuarenta dólares americanos).
- b) Jefe de Frío y Cocinero: jornal asegurado U\$S 17 (diecisiete dólares americanos); por concepto de parte regirán los siguientes valores: misceláneo U\$S 23 (veintitrés dólares americanos), chernia U\$S 104 (ciento cuatro dólares americanos), mero U\$S 46 (cuarenta y seis dólares americanos), pulpo U\$S 69 (sesenta y nueve dólares americanos), pargo rosado U\$S 58 (cincuenta y ocho dólares americanos), pez espada U\$S 72 (setenta y dos dólares americanos), atún ojo grande U\$S 78 (setenta y ocho dólares americanos), atún ojo grande Japón U\$S 105 (ciento cinco dólares americanos), atún aleta amarilla de exportación U\$S 72 (setenta y dos dólares americanos), atún aleta amarilla U\$S 44 (cuarenta y cuatro dólares americanos), tiburón marrón U\$S 46 (cuarenta y seis dólares americanos), brótola, chancho, cazón, gatazo y abadejo U\$S 34 (treinta y cuatro dólares americanos).
- c) Marinero: jornal asegurado U\$S 15 (quince dólares americanos); por concepto de parte regirán los siguientes valores: misceláneo U\$S 20 (veinte dólares americanos), chernia U\$S 90 (noventa dólares americanos), mero U\$S 40 (cuarenta dólares americanos), pulpo U\$S 60 (sesenta dólares americanos), pargo rosado U\$S 50 (cincuenta dólares americanos), pez espada U\$S 63 (sesenta y tres dólares americanos), atún ojo grande U\$S 68 (sesenta y ocho dólares americanos), atún ojo grande Japón U\$S 91 (noventa y un dólares americanos), atún aleta amarilla de exportación U\$S 63

(sesenta y tres dólares americanos), atún aleta amarilla U\$S 40 (cuarenta dólares americanos), tiburón marrón U\$S 40 (cuarenta dólares americanos), brótola, chancho, cazón, gatazo y abadejo U\$S 30 (treinta dólares americanos).

Los valores son por tonelada e incluyen fauna acompañante.

El producido en la venta de la aleta de tiburón se repartirá el 50% para el armador y el 50% para la tripulación. En los viajes destinados al tiburón, el porcentaje destinado para la tripulación será el 33% (treinta y tres por ciento). La tripulación participará junto al armador en el control del peso y la comercialización.

5.- FORMA DE PAGO:

Se abonará a viaje alternado y en efectivo, salvo acuerdo de partes. Cuando los viajes sean menores a cinco (5) días hábiles, la remuneración se abonará a los cinco (5) días hábiles siguientes del viaje en que se genera la misma. Sin perjuicio de ello, el armador abonará a los tripulantes tanto efectivos como suplentes un adelanto equivalente al ochenta por ciento (80%) de la parte que le correspondiera al arribo del buque. Para el caso de que la embarcación no se haga a la mar en un período de cinco (5) días hábiles posteriores a la fecha de culminación del viaje anterior, el pago se hará efectivo al vencimiento de dicho plazo. Al suplente, al desvincularse de la empresa armadora, se le abonará, en un plazo de cinco (5) días hábiles de finalizado el viaje, todos los haberes devengados deducidos los adelantos que hubiera recibido a cuenta. En caso de incumplimiento por parte de la empresa en dicha forma de pago las mismas deberán pagar un adicional de un 10% por concepto de mora.

6.- AGUINALDO:

El aguinaldo será abonado antes del 20 de diciembre de cada año, sin perjuicio de los adelantos que determine el Poder Ejecutivo. El mismo se liquidará tomando en cuenta el total de los salarios pagados por el empleador en dólares en el período que va desde el 1º de Diciembre al 30 de noviembre siguiente dividido doce y será abonado en moneda nacional sobre la base del equivalente a la cotización del dólar americano tipo vendedor del mercado interbancario vigente al día anterior al pago.

7.- DESCANSO SEMANAL:

El descanso semanal se abonará independientemente de la remuneración mixta, en oportunidad de hacerse efectivo al pago de la misma y a razón de 1/7 (un séptimo) adicional de la remuneración mixta correspondiente por cada viaje redondo, calculado sobre la remuneración nominal.

8.- LICENCIA ANUAL Y SALARIO VACACIONAL:

La duración de la licencia ordinaria de licencia anual será de treinta seis (36) días corridos como máximo por año de vinculación laboral con la empresa. Cuando el tripulante no llegue a totalizar el tiempo mínimo señalado en el presente artículo, la duración de la licencia se calculará a razón de 1 (un) día de licencia por cada 9 (nueve) días de vinculación con la empresa.

Se considera días de vinculación laboral con la empresa armadora los siguientes: 1) Días de navegación; 2) Días feriados pagos; 3) Días en que el tripulante esté enfermo o accidentado, sea suplente o efectivo; 4) Días de trabajo en puerto; 5) Días de huelga; 6) Días en que se encuentre desempeñando funciones como delegado sindical o integrando la Comisión Directiva; 7) Días en que el tripulante está en el seguro de paro; 8) Días en que está a la orden (entendiéndose por tales los días en que está esperando para hacerse a la mar); 9) Días en que el tripulante está en goce de la licencia ordinaria.

La licencia ordinaria no excederá en ningún caso de los treinta y seis (36) días corridos por año, salvo los días adicionales por antigüedad.

El goce de la licencia, se efectuará dentro del año siguiente al de su generación, a cuyos efectos podrá ser fraccionada por acuerdo de partes en períodos no menores de 10 (diez) días cada uno.

A los efectos correspondientes se considerarán, los incrementos por antigüedad en el término de la licencia, de conformidad por los criterios previstos por la ley No. 12.590 y normas modificativas.

Se conviene asimismo, que para el cálculo del jornal de licencia se dividirá el monto total de lo ganado en el año inmediato anterior a su iniciación por el número de días navegados y trabajados en puerto en igual período, se abonará en moneda nacional sobre la base del equivalente a la cotización del dólar americano tipo vendedor del mercado interbancario vigente al día anterior al pago.

La suma para el mejor goce de licencia, se calculará de acuerdo a los días de licencia que correspondan a cada trabajador, agregándose un 25% más al Salario Vacacional como compensación de conformidad a la normativa vigente en la materia. (Pago a la fecha de iniciar la misma en efectivo o cheque al día).

9.- FERIADOS PAGOS:

Los días feriados pagos se liquidarán independientemente de la remuneración mixta, y serán abonados junto con la remuneración correspondiente al viaje en que se verifican. El tripulante efectivo o su suplente cobrará el feriado pago, salvo que en el día en que se verifique el mismo este se encuentre en: a) goce de licencia extraordinaria, b) huelga, c) seguro de desempleo; o d) haya egresado por renuncia individual voluntaria, abandono de trabajo o despido. En consecuencia, se abonará los días 1 y 2 de enero, 1º de mayo, 18 de julio, 25 de agosto y 25 de diciembre. Cuando el trabajador permanezca en tierra para asistir a la Asamblea Ordinaria del SUNTMA señaladas en sus estatutos percibirá la remuneración por estos feriados.

Para calcular el jornal de feriado pago del tripulante se tomará en cuenta el monto percibido en los doce días anteriores al día feriado que hayan sido de trabajo efectivo, el cual será dividido entre doce. Para el cálculo del jornal de feriado pago del suplente se seguirá igual criterio, salvo cuando la duración de la suplencia sea menor a 12 (doce) días se

calculará el jornal del feriado pago tomando en cuenta el monto ganado en los días de duración de la marea dividido el número de días considerado.

10.- TRABAJOS EN PUERTO Y TRASLADO DEL BUQUE:

En caso de realizarse por parte del tripulante trabajos en puerto, diferentes a los establecidos en el Art. 14 del presente Convenio Colectivo, los mismos se liquidarán y pagarán por separado a razón de U\$S 3.70/ hora para el contra maestre, de U\$S 3.00/ hora para el jefe de frío y cocinero; U\$S 2.70/ hora para el marinero. El tiempo de trabajo que exceda de ocho (8) horas, incluida la media hora de descanso, será remunerado con un cien por cien (100%) de recargo sobre el valor de las horas normales establecidas precedentemente. Con respecto a los días domingos y feriados no laborables y horas nocturnas (comprendidas entre las 22.00 horas y las 06.00 horas) se pagarán de acuerdo a la legislación vigente para los trabajadores de la actividad privada. En las jornadas de trabajo en puerto, la comida será de cargo del armador.

Cuando el buque se traslade con tripulación a otro puerto, dique, varadero o en virtud de otras razones no vinculadas a la actividad de captura, se retribuirá a cada tripulante de la siguiente manera: U\$S 4.90/ hora para el marinero; U\$S 5.57/ hora para el cocinero y el jefe de frío; U\$S 6.75/ hora para el contra maestre. Cuando el buque se traslade a un puerto, un dique o un varadero sitios en el extranjero, la remuneración se establecerá mediante acuerdo de partes. Los precios se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano al tipo de cambio interbancario vendedor, vigente al día anterior al arribo a puerto y se harán efectivos en las oportunidades indicadas en el Artículo 8 de este convenio colectivo.

11.- ESTADIA EN TIERRA:

En los buques de altura y media altura, los tripulantes permanecerán veinticuatro (24) horas en tierra (entre el arribo de un viaje y la salida de otro), las que serán efectivamente descansadas; sin perjuicio de ello, las partes podrán variar de común acuerdo la duración del tiempo de estadía en tierra, declarándose que esta circunstancia no dará derecho al pago de compensación de especie alguna. Serán destinadas a maniobras, tareas de alisté y traslado de redes hasta un máximo de dos (2) horas contadas a partir de la hora 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 caso de pasadas las 48 (cuarenta y ocho) horas de estadía en tierra y el buque no se hiciera a la mar, se abonará U\$S 30 (treinta dólares americanos) por día por tripulante; exceptuando los días por razones climáticas o por conflicto.

12.- ALISTE:

El buque se alistará, salvo acuerdo de partes, con no menos del ochenta por ciento (80%) de su dotación normal, correspondiendo que los alistés se encuentren en buenas condiciones, (combustible, aceite, artes de pesca, accesorios y repuestos de maniobra de pesca en número suficiente de manera tal que su carencia no sea motivo de interrupción de la faena de pesca). En caso de que el buque derribara por inobservancia por parte de la empresa de lo antes dispuesto, o por decisión exclusiva del Armador esgrimiendo razones de interés comercial para la Empresa, sin que se hubiera completado la carga, los tripulantes cobrarán el monto correspondiente a un viaje completo, prorrateado en forma proporcional a las especies estibadas en bodega. Se entiende por viaje completo la totalidad de los alistés en ese viaje.

El control del aliste estará a cargo del Patrón quien podrá delegar la responsabilidad en el contra maestre. El aliste incluirá todos los elementos de la dotación del buque y en especial, los previstos en los Artículos 16, 17 y 18 del presente convenio colectivo. El control de los elementos de cocina estará a cargo del Patrón quien podrá delegar en el cocinero esta responsabilidad.

La empresa armadora es responsable de la limpieza del buque antes del zarpe del mismo. La tripulación, por su parte, se compromete a colaborar durante toda la marea al mantenimiento de las condiciones de higiene de la misma, así como a entregar el buque en condiciones normales de aseo al arribo del puerto.

13.- VIVERES:

Los víveres para el consumo de la tripulación durante el servicio a bordo formarán parte de la dotación del buque, y por lo tanto, será de cuenta y cargo del armador, siendo responsabilidad del patrón quien podrá delegar en el cocinero su administración y control. Su suministro se realizará de conformidad con el consumo tipo que fue habitual en los viajes realizados en el período comprendido entre el mes de julio de 1985 y el mes de junio de 1986.

La empresa armadora deberá proveer de víveres no perecederos, procurando prever situaciones excepcionales. Tanto el compartimiento, (gambuzas, taquillas, etc.) para la conservación de los alimentos no perecederos, como las cámaras, camaretas, refrigeradores, etc., para la conservación de verduras hortalizas y alimentos perecederos, deberá ser revisados y aprobados previamente por una comisión conformada a tales efectos compuesta en forma tripartita, con inspección del M.T.S.S., guiándose para ello con la normativa nacional e internacional suscripta por nuestro país. Exigir habitáculos para su conservación en buenas condiciones para su posterior consumo en el transcurso de mareas prolongadas.

14.- ROPA DE TRABAJO:

La dotación de los buques de pesca incluirá la ropa de agua necesaria para el trabajo del personal embarcado, de conformidad con el siguiente

detalle: A) Por cada tripulante: a) un equipo de agua impermeable de buena calidad (chaqueta, pantalón, mandiletas y mangas); b) un juego de botas goma y un equipo de frío campera, pantalón y botas; estos implementos serán renovados cada seis (6) meses de trabajo efectivo -en enero y julio de cada año- contra retiro de las unidades usadas) a cuyos efectos el buque contará con unidades de reemplazo suficientes); c) un par de guantes tejidos, un par de guantes de goma, un par de guantes de frío, según necesidad de la marea de reposición semanal. (Renovables contra retiro de las unidades usadas). El buque contará con unidades de reemplazo suficiente tanto para los elementos establecidos en los incisos "b" y "c" para los casos en que producto de la faena de pesca, se rompieran antes de los plazos establecidos para su reposición.

B) Para el cocinero se proveerá: a) dos pantalones, b) dos camisas de trabajo, c) dos delantales, d) dos pares de zapatos o championes (rigiéndose para su reposición las mismas condiciones que el párrafo anterior).

C) Asimismo, el armador proveerá un equipo de ropa de agua de buena calidad (chaqueta pantalón, mandileta, mangas y botas) para el o los suplentes y el grumete.

La administración y control de los implementos antes expresados que se consideran parte de la dotación del buque será de responsabilidad del Patrón quien podrá delegar la responsabilidad al contraamaestre, estipulándose que en caso de extravío deterioro injustificado, podrá ser descontado de los haberes del tripulante, de acuerdo con el valor de reposición.

En consecuencia, cada tripulante se responsabilizará por las prendas de vestir y demás enseres de su uso personal, debiendo al igual que las herramientas de trabajo, emplearlos o manejarlos con diligencia y responsabilidad.

15.- OTROS ELEMENTOS DE LA DOTACION DEL BUQUE:

La dotación de los buques de pesca está a cargo de la empresa armadora. Además de lo detallado precedentemente, comprenderá los siguientes elementos por cada tripulante: 1) (2) dos frazadas de buena calidad, colchón y almohada, de renovación contra las unidades usadas deterioradas sin culpa del tripulante, un juego de ropa de cama (funda y dos sábanas), una toalla de baño y una de medio baño de buena calidad. Higienizándose y de reposición semanal en el caso de las sábanas y toallas, esté el barco en puerto o en la mar.

El control de estos elementos será responsabilidad del Patrón quien podrá delegar en el cocinero su administración y control; 2) Una pastilla de jabón de tocador por tripulante de reposición semanal, estando la tripulación en el mar o en el puerto; 3) Los artículos de limpieza necesarios para el aseo del buque en cantidad suficiente.

16.- REMOLQUE Y ASISTENCIA:

Para la realización de remolques, el armador podrá recurrir libremente a los servicios de empresas o buques pertenecientes o no al sector captura,

así como a otros buques pertenecientes a la misma empresa. En caso de que el mismo sea prestado por un buque de pesca registrarán las siguientes disposiciones: la retribución a la tripulación del buque remolcador será el equivalente a la parte de un viaje completo. Entendiéndose por tal el promedio de las capturas mensuales obtenidas en los últimos doce meses. En los casos que se verifique una asistencia, en caso de asistencia a otro buque aunque sea de la misma empresa se abonarán las horas devengadas desde el momento en que se interrumpe la faena para comenzar la operación de asistencia hasta el momento de retomar la operativa de captura, en un sentido técnico previsto por el derecho marítimo, se abonará el período que dure la misma con la tarifas correspondientes a horas de mar.

17.- OBJETOS DE VALOR HALLADOS EN LA MAR:

Del precio de comercialización que reciba efectivamente la empresa armadora por los objetos hallados en la mar, le corresponderá dos tercios (2/3) a la tripulación. Los objetos serán tasados por personal idóneo nombrado por las partes o se procederá si así lo convienen las partes, a la entrega de los objetos a quien efectúe la venta, según designación que se haga de común acuerdo. El precio efectivamente obtenido será abonado por éste a la empresa, con recibo oficial, repartiéndose el producido de las proporciones que correspondan. No se consideran hallazgo si lo encontrado fueran artes del mismo barco en el transcurso del mismo viaje. Si transcurridos treinta (30) días - contados desde el arribo a puerto - los objetos del hallazgo no se hubieren comercializado, la tripulación tendrá la opción de efectuar la venta por su cuenta, con acuerdo del armador en el precio, repartiéndose el producido en la forma establecida en este artículo.

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 en la materia. Entre ellos se dispondrá de botiquín a bordo, de acuerdo con las reglamentaciones que establece la Prefectura Nacional Naval. Los elementos de seguridad personal y los generales del buque serán vigilados y controlados periódicamente por la tripulación en maniobras de zafarrancho. Todo hombre de mar tiene derecho y obligación de dar cuenta de las carencias que se constaten respecto de estos elementos al Patrón del buque. Asimismo se dispondrá el lugar visible el texto de las disposiciones vigentes en la materia, aprobadas por la Prefectura Nacional Naval.

Las partes se comprometen a participar, cuando sea requerido por la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social, en el ámbito del Consejo Nacional Consultivo Asesor en Políticas de Inspección del Trabajo.

19.- TRABAJOS NO ESPECÍFICOS EN LA MAR:

Por los trabajos no específicos en la mar, los tripulantes recibirán una compensación de conformidad con los siguientes valores: a) para el

marinero U\$S 5.60/ hora; b) para el jefe de frío y el cocinero U\$S 6.10/ hora y c) para el contraamaestre U\$S 7.90/ hora.

Estos valores se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano, y se pagará en la forma establecida en este acuerdo.

Las partes acuerdan la constitución de una Comisión Tripartita con el objetivo de establecer criterios para la determinación de los trabajos no específicos en la mar, la que dispondrá de un plazo de 90 (noventa) días a tales efectos.

20.- TRATAMIENTO DEL PESCADO:

Una vez en cubierta, el pescado fresco será lavado con agua del 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 empresa. En el caso de las especies que así lo requieran según las exigencias de los mercados se procederá a eviscerar y/o descabezar estando este proceso contemplado en el valor de la captura establecido en el artículo 5 del presente convenio colectivo. A los efectos de determinar el peso por caja se efectuará un muestreo a razón de entre 20/30 cajas por camión cuya composición se trasladará al total de carga considerada para ese camión. Los pesajes y determinación de los promedios del peso del pescado desembarcado se realizarán en el muelle.

21.- FAENA:

Las condiciones sobre especies y faena de pesca, serán determinadas por el armador antes del zarpe, a través del Patrón del buque, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes o que se dictaren en el futuro.

Las partes se comprometen a realizar el máximo esfuerzo para obtener la diversificación de las capturas y asumen el compromiso conjunto de coadyuvar con los esfuerzos de las autoridades nacionales y muy particularmente con los que debe desarrollar la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DI.NA.R.A.) en el ámbito de las negociaciones regionales e internacionales, así como en el resguardo de los recursos naturales y del medio ambiente, para la preservación y desarrollo necesario de las especies y de la explotación de los recursos marítimos, respetando las normas nacionales e internacionales vigentes en el país.

22.- EMBARCO Y DESEMBARCO EN PUERTO DISTINTO AL DE MATRÍCULA:

Será de cargo del armador el pago de los gastos que demande el traslado (pasajes, comida y alojamiento en su caso) 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 matrícula. Se exceptúan de lo anterior los supuestos de desvinculación por haber mediado notoria mala conducta por parte del trabajador, así como los casos de desvinculación voluntaria por parte del tripulante (renuncia, abandono) en cuyos casos los costos antes expresados serán asumidos por el trabajador del caso.

23.- GRUMETES:

El patrón podrá embarcar grumetes no incluidos en la tripulación establecida para su explotación comercial. En caso de producirse la ausencia de un tripulante, el Patrón podrá enrolarlo como marinero con todos los derechos derivados de esta condición, pudiendo consultar a la tripulación. El grumete recibirá de la empresa armadora U\$S 12.00 (doce dólares) líquidos por día de navegación o trabajado en puerto, por concepto de beca. Para el caso de buques que embarquen grumetes, si después de cuatro (4) horas de la hora fijada para la salida no se ubica un grumete, el buque zarpara sin él. Las horas que la tripulación deba esperar por la falta de grumete no serán remuneradas.

Salvo las situaciones antes mencionadas, no se podrá sustituir un puesto de marinero por un grumete.

La empresa que emita carta para tramitar permiso de aprendiz de pescador o grumete, una vez expedido el mismo, deberá embarcarlo por primera vez cuando haya finalizado el trámite y obtenido el permiso de embarque.

24.- VALIJA:

Cada tripulante podrá retirar por viaje redondo para su consumo personal hasta un máximo de diez (10) kilogramos de pescado entero de la especie predominante en bodega, o cinco (5) kilogramos de filetes procesados 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 mixta.

25.- DIA DEL PESCADOR:

Declárase el día 2 de Enero de cada año como "Día del Pescador", estipulándose que el mismo será considerado a todos los efectos como feriado pago.

26.- DESEMBARQUES DEFINITIVOS:

El tripulante desembarcado definitivamente por la empresa será indemnizado por dicho desembarco, salvo que medie notoria mala conducta. Cuando se desembarque definitivamente a un tripulante se comunicarán en forma fehaciente por parte de la empresa, las causas que motivan el desembarco.

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 colectivo.

27.- CONTROL DE CALIDAD Y DECOMISOS:

Los tripulantes o quienes estos designen, controlarán el peso y calidad del pescado desembarcado en el puerto, debiendo la empresa armadora, antes del próximo zarpe, informar, mediante planillas, los siguientes datos: a) nombre de la empresa, b) nombre del buque, c) total de cajas descargadas por especie, d) promedio de kilos por especie y por camión, e) tonelaje total, f) calidad de la carga, todo ello bajo la firma de una persona responsable de la empresa armadora.

Las cajas que contengan más de una especie de las autorizadas en este convenio colectivo, 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 cincuenta (50) cajas por viaje.

Cuando la carga, por sus condiciones pueda ser objeto de decomiso y siempre que no exista acuerdo entre las partes, se solicitará la intervención de la DI.NA.R.A. dentro de las veinticuatro (24) horas de iniciada la descarga. La materia prima que sea decomisada de acuerdo al procedimiento establecido en este Convenio Colectivo o por decisión de la DI.NA.R.A., será considerada a los efectos del cálculo de la remuneración como harina, cuyo valor será U\$S 10.00 la tonelada.

CUARTO: Leída que les fue, se ratifican y firman en seis ejemplares del mismo tenor.

ANEXO A**CONTRATO DE ENROLAMIENTO**

En la ciudad de a losdías del mes de del año entre: por una parte, la empresa (que en adelante se denominará el Armador), representada por con domicilio en la calle No....., y, por otra parte, el Señor (que en adelante se denominará el Tripulante), nacido en el día del mes de del año, de estado civil cédula de identidad No..... del Departamento de, Libreta de embarque No....., con domicilio en la calle No..... del departamento de, se conviene en celebrar el presente CONTRATO DE ENROLAMIENTO, que se regirá por las siguientes estipulaciones:

I) OBJETO DEL CONTRATO.- El presente contrato tiene como objeto el enrolamiento del Tripulante en calidad de a bordo del buque pesquero, de bandera nacional, matriculado con el No..... de toneladas.

II) DURACION DEL CONTRATO.- El Tripulante es contratado en calidad de:

A.- SUPLENTE A TERMINO.

B.- PARA OCUPAR UNA PLAZA VACANTE.

A.- El tripulante embarca como suplente del Sr..... y mientras dure la ausencia del mismo, cesando en dicho puesto al reintegrarse el titular, sin responsabilidad alguna para el Armador en lo referente a Indemnización por Despido.

B.- El tripulante embarca para ocupar una plaza vacante de quedando sujeto al período de carencia de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 30 del Convenio Colectivo suscrito entre las partes.

III) COMIENZO DEL SERVICIO: El tripulante deberá presentarse a bordo del buque mencionado, el día del mes del año, a la hora.....

En lo sucesivo, regirán las normas previstas en el presente acuerdo.

IV) REMUNERACION: La remuneración será mixta, aplicándose los montos fijos y porcentajes establecidos en el presente acuerdo para el cargo para el cual se contrata al Tripulante.