



República Oriental del Uruguay

Convenios
COLECTIVOS

Grupo 3 - Industria Pesquera

Subgrupo 01 - Captura

Capítulo - Merluza Negra

Decreto N° 33/009 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 33/009

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 "Merluza Negra" 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 "Merluza Negra", 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 "Merluza Negra"**.

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 Merluza Negra, con vigencia desde la fecha al 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); el que se considera parte integrante del mismo.

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 y Artículo 1076 del Código de Comercio.

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 de 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 barcada 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. En los casos establecidos en los incisos "a" y "c" se garantiza el goce de la correspondiente licencia sindical al amparo de lo dispuesto por el artículo 4 de 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 equivalente al salario de la categoría que ocupa abordado. 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. La obligación de remuneración de la licencia sindical al delegado por parte del Armador no podrá extenderse, en ningún caso, por más de una marea al año ni exceder del equivalente a cuarenta y cinco días anuales, y se limitará al jornal diario asegurado durante la respectiva marea. Cuando la licencia sindical se verifique durante un período de estadía en tierra del buque, la remuneración se regulará por lo dispuesto en los artículos 5º y 12 de este Convenio. En el ejercicio del derecho de libertad sindical a que refiere este artículo, las partes procurarán afectar en la menor medida posible el normal desarrollo de la actividad pesquera, ajustando su conducta al principio de buena fe.

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. En todo caso, se tendrá presente lo dispuesto en el art. 3º de la Ley 17.829.

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 deberá procurar 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. A solicitud de cualquiera de las partes, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social actuará como mediador en el conflicto procurando acercar a las partes, convocándolas a esos efectos. En caso de que, para dirimir una controversia, las partes acordaran dejar un delegado en tierra la remuneración fija del mismo (jornal diario asegurado) será de cuenta y

cargo del armador con el límite previsto en el artículo 3.3 de este Convenio. Se considerará incumplimiento del presente convenio colectivo, el no recurrir a los mecanismos de prevención de controversias previstos en este artículo.

3.- RELACION LABORAL Y ENROLAMIENTO:

La relación laboral entre el tripulante y el armador se entenderá configurada bajo las condiciones de enrolamiento previstas por los Convenios Internacionales de la OIT N° 114 (Anexo "A"). La citada relación laboral se regirá por el presente convenio colectivo, por la legislación nacional y por los instrumentos internacionales ratificados por el Uruguay que fueren 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 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 generará derecho a percibir la indemnización por despido.

Tampoco se generará derecho a percibir indemnización por despido, cuando se desembarque a un tripulante al finalizar la primera marea para la que fue contratado, aún cuando dicha marea supere el período de carencia de 100 días, siempre que en ese caso se comunique al tripulante su desvinculación al finalizar la marea dentro del plazo de cuatro días hábiles desde el arribo del buque a puerto, a cuyos efectos se considerará válida y eficaz la comunicación cursada por telegrama colacionado remitido al último domicilio denunciado por escrito por el tripulante, aún cuando lo hubiera mudado sin comunicarlo al armador.

4.- REMUNERACION:

La remuneración será mixta, es decir que se compondrá por un monto fijo asegurado por día navegado que incluye el día de zarpe y el de arribo y otro monto variable (a la parte) de acuerdo a la captura. La remuneración a liquidar por cada marea retribuye tanto el trabajo efectivo como los períodos a la orden. Los montos a abonar en consecuencia son los siguientes:

Primer Contraмаestre: jornal asegurado U\$S 39 (treinta y nueve dólares americanos); por concepto de parte regirán los siguientes valores: Merluza Negra U\$S 30/ton (treinta dólares americanos), misceláneo U\$S 7/ton (siete dólares americanos por tonelada). Primer cocinero: Jornal asegurado U\$S 36; por concepto de parte regirán los siguientes valores U\$S 24,28/ton (veinticuatro dólares americanos con veintiocho centavos por tonelada).

Segundo Contraмаestre, Jefe de Frío y Cocinero: jornal asegurado U\$S 33,33 (treinta y tres dólares americanos con treinta y tres centavos);

por concepto de parte regirán los siguientes valores: Merluza Negra U\$S 24,28/ton (veinticuatro dólares americanos con veintiocho centavos por tonelada), misceláneo U\$S 7/ton (siete dólares americanos por tonelada). Para aquellos buques que cuenten en su tripulación con un solo contra maestre, regirán los valores previstos en este apartado "b" para el segundo contra maestre. Asimismo para aquellos buques que cuenten en su tripulación con un solo cocinero regirán los valores previstos en este apartado "b" para el cocinero.

Marinero: Jornal asegurado U\$S 30 (treinta dólares americanos); por concepto de parte regirán los siguientes valores: Merluza Negra U\$S 20/ton (veinte dólares americanos por tonelada), misceláneo U\$S 7/ton (siete dólares americanos por tonelada).

Las partes declaran expresamente, que la forma de remuneración convenida determina que los tripulantes no estarán sujetos a limitación de jornada, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 13.833, que declaran aplicable a las relaciones entre el Armador y los tripulantes.

5.- FORMA DE PAGO:

Las retribuciones generadas en cada marea se abonarán dentro de los diez días hábiles siguientes a la llegada al puerto de arribo. En caso de que por causas insuperables o imprevistas no pueda descargarse la captura antes del plazo mencionado, se abonará en base a la estimación de la captura, liquidándose las diferencias que puedan resultar dentro de los tres días hábiles inmediatos siguientes a la descarga.

Las partes podrán convenir el pago de adelantos durante la marea, que serán entregados a quien el tripulante designe de modo fehaciente como su representante en tierra, debiendo efectuarse el primer adelanto dentro del plazo de quince días a partir del zarpe del buque. (El texto en rojo corresponde al planteo efectuado por el SUNTMA en la última reunión).

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 el pago de la misma y a razón de 1/7 (un séptimo) adicional de la remuneración total correspondiente por cada viaje redondo, calculado sobre la remuneración nominal.

8.- LICENCIA ANUAL Y SALARIO VACACIONAL:

La duración de la licencia anual será de 30 días naturales por 270 días embarcados. 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 un (1) día de licencia por cada nueve (9) días embarcados.

A los efectos de la licencia se considera días embarcados los siguientes: 1) Días de navegación; 2) Descanso semanal; 3) Feriados (1º de enero, 2 de enero, 1º de mayo, 18 de julio, 25 de agosto y 25 de diciembre); 4) Días en que el tripulante está enfermo sin perjuicio de lo dispuesto por el D.L. 14.407; 5) Días en que esté a la orden; 6) Días de trabajo en puerto; 7) Días de huelga; 8) Días en que está en Seguro de Paro.

Se hace constar que el cómputo de los días de enfermedad constituye una norma más favorable para los tripulantes, que sólo regirá mientras dure la vigencia de este convenio colectivo. Asimismo se hace constar que el cómputo de los días en seguro de paro constituye una norma más favorable para los tripulantes, que regirá durante la vigencia de este convenio colectivo, en virtud de estar expresamente excluido por el artículo 11 inciso 2 del Decreto Ley Nº 15.180.

La licencia ordinaria no excederá en ningún caso de los treinta (30) 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 diez (10) días cada uno.

A los efectos correspondientes se considerarán los incrementos por antigüedad en el término de la licencia, de conformidad con 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.

La suma para el mejor goce de licencia, se calculará de acuerdo a los días de licencia que correspondan a cada trabajador, de conformidad a la normativa vigente en la materia, aumentándose en un 25% a título de compensación especial a regir mientras esté vigente este Convenio por constituir una norma de excepción al régimen legal.

9.- 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 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 abonarán los días 1º y 2º 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 señalada en sus estatutos percibirá la remuneración por estos feriados.

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

Art. 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 USD 2/hora (dos dólares americanos) cualquiera sea el cargo del tripulante. 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 acuerdo al siguiente jornal diario: USD 32,24 para el mariner; USD 37,12 para el cocinero y el segundo pescador; USD 45 para el contraestre. 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 6 de este convenio colectivo. Las partes declaran expresamente y por vía interpretativa, que la declaración final del artículo 5º de este convenio rige también para el traslado del buque en los términos del presente artículo, por lo que los tripulantes no estarán sujetos a limitación de jornada durante el mismo.

11.- ESTADIA EN TIERRA:

En los buques de altura, los tripulantes permanecerán como mínimo 96 horas en tierra (entre el arribo de un viaje y la salida de otro), los que serán efectivamente descansados y no generarán derecho a remuneración o compensación de especie alguna; 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. El plazo mínimo de estadía en tierra no regirá para las derribadas forzosas, y en general no se considerará iniciado un nuevo viaje mientras no se haya descargado el buque. El

retraso o la suspensión de la salida del buque debido a reparaciones, desperfectos mecánicos, resolución de las autoridades competentes, medidas sindicales o por cualquier razón no imputable directamente al Armador, no generará derecho a compensación de especias alguna a favor de la tripulación.

Las partes podrán acordar que los períodos de estadía en tierra se destinen al goce de la licencia anual, de acuerdo a lo previsto en el artículo 10 de este Convenio y siempre que el respectivo período de estadía en tierra no sea inferior a los 10 días.

12.- ALISTE:

El buque quedará alistado antes del zarpe correspondiente, con la capacidad para cubrir un mínimo de 45 días de marea, salvo que ambas partes convengan en realizar una marea más reducida en alguna circunstancia especial, de acuerdo con la naturaleza de las pescas, necesidades de mantenimiento, etc. La capacidad será determinada en términos de combustible, víveres, material de empaque a consumir en las pescas promedio programadas, aceites y artes de pesca.

Como contrapartida, el tripulante enrolado se obliga a prestar servicios hasta completar la marea, salvo caso de fuerza mayor. Al arribo a puerto es responsabilidad de la tripulación entregar el buque listo para la descarga con el material, aparejos ordenados y en condiciones de adecuada limpieza.

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 ha sido habitual en el buque, teniendo en cuenta el número de tripulantes del Rol.

La empresa armadora deberá proveer de víveres no perecederos, procurando prever situaciones excepcionales.

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:

I) 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 para aquellos tripulantes que trabajen en cámara de frío (campera, pantalón y botas de abrigo); estos implementos serán renovados cada seis (6) meses de trabajo efectivo -en enero y julio de cada año- contra retiro de las unidades usadas, salvo que el estado de conservación de las mismas no amerite su reposición semestral, en cuyo caso serán repuestas cuando su estado así lo requiera y con el límite máximo de un año de uso; 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. El buque contará con unidades de reemplazo suficientes 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.

II) 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.

III) 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 contra maestre, estipulándose que en caso de extravío o 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.

Art. 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, 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) Jabón de tocador, en cantidad suficiente para cubrir las necesidades de la tripulación de acuerdo al uso habitual; 3) Los artículos de limpieza necesarios para el aseo del buque en cantidad suficiente.

16.- DECLARACION INTERPRETATIVA:

Las partes declaran que: a) los víveres, la ropa de trabajo y el alojamiento integran la dotación del buque; b) que su consumo o uso, así como el de los demás elementos de la dotación del buque, no reviste naturaleza salarial.

17.- REMOLQUE Y ASISTENCIA:

Cuando un buque de pesca preste servicios de remolque o asistencia a otro buque de pesca, la remuneración de la tripulación del buque remolcador o asistente durante el período dedicado al remolque o asistencia no podrá ser inferior al jornal promedio correspondiente a esa marea o, en su caso, a la marea anterior, aumentado en un 50% por todo concepto.

18.- 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 considera hallazgo si lo encontrado fueran artes del mismo barco. 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.

19.- 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.

Se considerará falta grave la no utilización por parte del tripulante, de los implementos de seguridad y prevención proporcionados por la empresa

armadora, así como la omisión en el cumplimiento de la reglas de seguridad y prevención de accidentes vigentes.

20.- TRABAJOS NO ESPECIFICOS 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, un incremento de U\$S 10 sobre el respectivo jornal diario asegurado correspondiente a los días en que se efectúen tales trabajos; b) para el segundo pescador y el cocinero, un incremento de U\$S 11,5 sobre el respectivo jornal diario asegurado correspondiente a los días en que se efectúen tales trabajos, y c) para el contra maestre U\$S 13 sobre el respectivo jornal diario asegurado correspondiente a los días en que se efectúen tales trabajos. Estos valores se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano, indicada en Artículo 7 de este convenio colectivo y se pagará en la forma establecida en el Artículo 8 del mismo.

A los efectos del presente Convenio, se consideran trabajos específicos, y por lo tanto excluidos de la regulación de este artículo, las tareas de mantenimiento del buque, aseo y limpieza de cubierta y factoría, así como de la cocina y de los camarotes y baños, estiba y desestiba de trampas y artes de pesca, mantenimiento y reparación de artes de pesca y trampas, y en general todas aquellas tareas necesarias para la seguridad, mantenimiento y buen desempeño del buque y de las actividades de pesca durante el viaje. En particular, las tareas de picareteado y pintura de cubiertas y factoría se considerarán incluidas en las tareas de mantenimiento específicas siempre que sean realizadas mientras el buque se dirige hacia la zona de pesca o regresa a puerto, debiendo organizarse en turnos rotativos.

21.- TRATAMIENTO DEL PESCADO:

Una vez en cubierta la captura deberá manipularse y tratarse de acuerdo a las directivas impartidas por el Armador y/o Capitán del buque, en especial las referentes a clasificación, calidad, procesado, congelado y acondicionamiento.

22.- 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.

En particular, las partes se obligan a respetar y cumplir la normativa de la Convención para la Protección de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (C.R.R.V.M.A.) en materia de protección y/o conservación del medio ambiente, a cuyos efectos quedará a disposición de la tripulación para su consulta una copia de la reglamentación respectiva a bordo de cada buque.

En todo caso, se considerará falta grave del tripulante el incumplimiento de las normas de protección y conservación del medio ambiente.

23.- 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.

24.- GRUMETES:

El patrón podrá embarcar grumetes con el límite máximo del 10% de la tripulación máxima autorizada de acuerdo a la normativa vigente, redondeándose hacia el número entero más próximo al resultante de aplicar el referido porcentaje. Aún cuando el número de la tripulación sea inferior a 15, se podrá embarcar dos grumetes como mínimo. 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 (doce dólares americanos) 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 zarpará 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, deberá embarcar por primera vez en sus barcos a dicho trabajador cuando haya finalizado el trámite y obtenida la documentación.

25.- VALIJA:

Cada tripulante podrá retirar por viaje redondo para su consumo personal hasta un máximo de 10 kilogramos de pescado entero, o 5 kilogramos de filetes procesados para su consumo personal de cualquiera de las especies capturadas con excepción de la especie "Merluza negra" o crustáceos. No se podrá utilizar a estos efectos, el material de empaque del buque. 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 mixto.

26.- 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.

27.- DESEMBARQUES DEFINITIVOS:

El tripulante desembarcado definitivamente por la empresa será indemnizado por dicho desembarco, salvo que medie notoria mala conducta.

No tendrá derecho a indemnización por despido, el tripulante que no ha completado el período de carencia de 100 días previsto en el artículo 4 de este Convenio, ni el tripulante que fuera desembarcado al finalizar la primera marea para la que fue contratado, aún cuando dicha marea supere el período de 100 días, siempre que en este último caso se comunique al tripulante su desvinculación al finalizar la marea dentro del plazo de cuatro días hábiles de arribo del buque a puerto (artículo 4º).

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.

28.- CONTROL DE CALIDAD Y DECOMISOS:

Los tripulantes o quienes éstos designen, controlarán el peso del pescado desembarcado en el puerto, quedando autorizados para presenciar la pesada en balanza de la A.N.P., debiendo la empresa armadora, antes del próximo zarpe, informar el detalle de la captura (peso en balanza) por especie.

La materia prima que sea decomisada 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 (diez dólares americanos) la tonelada.

CUARTO: Leída que fue se ratifican y firman en cinco 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 registrá 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 que embarca para ocupar una plaza vacante lo hará en calidad de contratado por tiempo indeterminado una vez superado el período de carencia de 100 días y siempre que no le sea comunicada su desvinculación al finalizar la primera marea, aún cuando la misma supere el período de carencia de 100 días.

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 de Consejo de Salarios.