

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Montevideo, **19 ENE. 2009**

VISTO: El acuerdo logrado en el Grupo de los Consejos de Salarios Número 3 "Industria Pesquera" subgrupo 01 "Captura", Capítulo "Calamareros" 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 "Calamareros", 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

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 "Calamar"**.

TERCERO: Las siguientes normas regularán la relación laboral del personal embarcado o que se embarque, como tripulantes en los buques de pesca de Calamar de la fecha al 30 de abril de 2010.

1.- CONTRATO DE ENROLAMIENTO:

El contrato de enrolamiento se regirá de acuerdo al ANEXO A (Contrato de enrolamiento) del presente Convenio Colectivo.

2.- MARCO PARA LAS RELACIONES LABORALES:

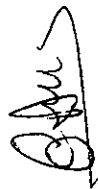
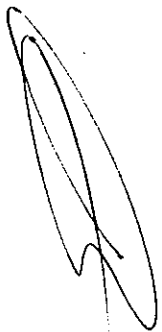
2.1: DERECHO DE COLOCACION: En el curso de las operaciones de colocación o enrolamiento, se garantizará al Tripulante o marino el derecho de elegir su buque y al patrón y/o capitán, de común acuerdo con el Armador, el de escoger su tripulación, conforme lo dispuesto por el Artículo 6 del Convenio Internacional 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 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 una vez al año. En los caso 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 los efectos de las asambleas de 3 de enero y 30 de abril de cada año, la empresa abonará lo devengado por todo concepto que le hubiera correspondido en dicha marea. En todos los casos deberá ser comunicado fehacientemente y con anterioridad suficiente al Armador, computándose dicho periodo a los efectos de la generación de la Licencia anual ordinaria y la cuota parte que asume la empresa (es decir la parte de pesca) para jornal promedio de la misma.

2.4.- DESCUENTO DE LA CUOTA SINDICAL. Las empresas armadoras efectuaran la retención del importe de la cuota sindical correspondiente a los afiliados al SUNTMA de acuerdo a lo



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 cumplimiento del art. 6° de dicha norma, el trabajador deberá autorizar en forma escrita al Armador la retención a estos efectos, siendo suficiente con que lo comunique una sola vez, debiendo cancelar su autorización, también por escrito si así lo desea. En caso de que dicho pago no sea abonado en el plazo establecido generará por concepto de multa un 10% de la suma que debió ser entregada al Sindicato por dicho concepto.

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, evitando especialmente el retraso de la salida de los buques en virtud de la corta zafra de pesca de esta especie en particular. Previo a adoptar cualquier tipo de medidas de acción directa se dejará en tierra al delegado de la barcada quien procurará dirimir la controversia entre las partes. La remuneración de dicho delegado se regirá de acuerdo con lo previsto en la cláusula 3.3 del presente.

3.- REMUNERACIÓN:

La remuneración de los trabajadores 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 hasta el 30 de abril de 2009 serán:

A. Primer Contraмаestре: Por concepto de jornal fijo U\$ 36 (dólares americanos treinta y seis) y por concepto de parte U\$ 4 (dólares americanos cuatro), por tonelada de calamar entero congelado y tentáculo y U\$ 8 (dólares americanos ocho) por vaina de calamar.

B. Segundo Contraмаestре: Por concepto de jornal fijo U\$ 31,2 (dólares americanos treinta y uno con 2/100) y por concepto de parte U\$ 3,5 (dólares americanos tres con 5/100) por tonelada de calamar entero congelado y tentáculo y U\$ 7 (dólares americanos siete) por vaina de calamar.

C. Marinero: Por concepto de jornal fijo U\$ 24 (dólares americanos veinticuatro) y por concepto de parte U\$ 3,5 (dólares americanos tres con 5/100) por tonelada de calamar entero congelado y tentáculo y U\$ 7 (dólares americanos siete) por vaina de calamar.

Los montos a abonar desde el 1° de mayo de 2009 en adelante serán:

A. Primer Contraмаestре: Por concepto de jornal fijo U\$ 37,5 (dólares americanos treinta y siete con 5/100) y por concepto de parte U\$ 4,6 (dólares americanos cuatro con 6/100) por tonelada de calamar entero congelado y tentáculo y U\$ 9,20 (dólares americanos nueve con 2/100) por vaina de calamar.

B. Segundo Contraмаestре: Por concepto de jornal fijo U\$ 32,5 (dólares americanos treinta y dos con 5/100) y por concepto de parte U\$ 4 (dólares americanos cuatro) por tonelada de calamar entero congelado y tentáculo y U\$ 8 (dólares americanos ocho) por vaina de calamar.

C. Marinero: Por concepto de jornal fijo U\$ 25 (dólares americanos veinticinco) y por concepto de parte U\$ 4 (dólares americanos cuatro) por tonelada de calamar entero congelado y tentáculo y U\$ 8 (dólares americanos ocho) por vaina de calamar.

4.- FORMA DE PAGO:

La remuneración pactada se abonará en efectivo, salvo acuerdo de partes implementándose para la persona que determine el trabajador, comunicándose por escrito al Armador. A los siete (7) días corridos posteriores al zarpe se abonará un adelanto de USD 200, luego se abonarán adelantos cada 15 días. En caso de que dicho pago no sea abonado en el plazo establecido generará por concepto de multa un 10% de la suma que debió ser entregada.



A (1)



El armador abonará al tripulante la totalidad de lo generado en dicha marea al momento de arribo del buque a puerto independientemente que la captura sea descargada del buque o no, a su arribo. En caso de que queden toneladas a bordo del buque, las mismas se abonarán por el promedio del peso de las plaquetas efectivamente descargadas.

Esta forma de pago podrá ser modificada por acuerdo de partes entre el trabajador y el armador.

Cuando los viajes sean menores a quince (15) días calendario, la remuneración se abonará a los cinco (5) días hábiles siguientes al arribo del viaje en que se genera la misma. Sin perjuicio de ello, el armador abonará al tripulante 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 diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de culminación del viaje anterior, el pago se hará efectivo al vencimiento de dicho plazo.

Las partes acuerdan el mantenimiento del actual documento tipo de liquidación y recibo de haberes el que deberá seguir siendo exhibido en el barco antes del zarpe inmediato posterior.

Al suplente, que realice un solo viaje, 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 y las retenciones a que hubiere lugar.

5.- RELACION LABORAL Y ENROLAMIENTO:

La relación laboral ente el tripulante y el armador se entenderá configurada bajo las condiciones de enrolamiento previstas por los Convenios Internacionales de la OIT N° 22 y 114. 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 ese 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.

6.- AGUINALDO:

El aguinaldo se liquidará independientemente de la remuneración (mixta) y será abonado antes del 24 de diciembre de cada año, sin perjuicio de los adelantos que fije el poder ejecutivo, se abonara 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. El mismo se calculará tomando en cuenta el total de los salarios pagados por el empleador en dólares en el período que va desde el 1° de Diciembre al 30 de noviembre siguiente dividido doce.

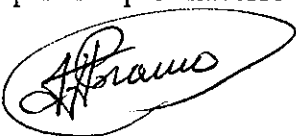
7.- DESCANSO SEMANAL:

El descanso semanal se abonara 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 no excedera en ningún caso los treinta y seis (36) días corridos por año. Cuando el tripulante no llegue a totalizar 270 días de vinculación laboral en el año, la duración de la licencia se calculará a razón de 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 de descanso semanal; 3) Días feriados pagos. 4) Días en que el tripulante esté enfermo o accidentado 5) Días de trabajo en puerto 6) Días de huelga 7) Días en que el tripulante está en seguro de paro; 8) Días en que esta a la orden (entendiéndose por tales los días en que esta esperando para hacerse a la mar); 9) Días en que el tripulante esta en goce de la licencia ordinaria.



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 efectuara 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 consideraran, 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 el 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 periodo, se abonara 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 calculara de acuerdo a los días de licencia que correspondan a cada trabajador, de conformidad a las disposiciones normativas vigentes en la materia.

9.- FERIADOS PAGOS:

Los días feriados pagos se liquidaran 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 abonaran los días 1 y 2 de enero, 1° 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.

En el caso de un trabajador que no haya tenido ninguna vinculación con la empresa armadora, embarcara con posterioridad a la fecha en que se verifica el feriado pago, no le corresponderá el cobro del mismo.

Así mismo, quien habiendo embarcado con anterioridad al periodo establecido por la ley (Decreto N° 26/04/62 reglamentario de la Ley N° 12.590 de 23/12/58) para generar el derecho a cobrar el feriado pago y se haya desvinculado de la empresa armadora cobrando la liquidación final, aún si embarcara nuevamente a posteriori de dicha fecha, no le corresponderá el cobro de ese feriado.

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.

10.- 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. En caso de que el mismo sea prestado por buques de pesca, regirán las siguientes disposiciones: a) En caso de remolque practicado de un buque de altura a otro, aunque sea de la misma empresa, la tripulación del buque remolcador percibirá la parte correspondiente a un viaje completo, independientemente de su carga y de la distancia del puerto de matrícula del buque remolcador que realiza la operación; b) Para el caso de que un buque de altura remolque a otro de media altura o de costa, la tripulación del buque remolcador percibirá la remuneración calculada sobre un viaje completo de la especie preponderante del buque remolcado; c) Cuando un barco de menor tamaño remolque a otro mayor, se abonará el equivalente de la carga del buque remolcado.

En los casos en que se verifique una asistencia – en un sentido técnico previsto por el Derecho Marítimo – se abonará el periodo que dure la misma con las tarifas correspondientes a horas de mar.

11.- ESTADIA EN TIERRA

En los buques de menos de quinientas (500) toneladas el tripulante permanecerá en tierra durante treinta y seis (36) horas entre el arribo de un viaje y la salida del otro. En caso de que el viaje dure más de cuarenta (45) días la estadía en tierra será de cuarenta y ocho (48) horas.



En los buques de más de quinientas (500) toneladas el tripulante permanecerá en tierra durante setenta y dos (72) horas entre el arribo de un viaje y la salida del otro.

Las horas de estadía en tierra serán efectivamente descansadas. Sin perjuicio de ello las partes podrán variar de común acuerdo la duración del tiempo de estadía en tierra, pudiéndose en atención a las circunstancias del caso diferir el goce de dicho descanso para el retorno de sucesivas mareas.

En caso de derribada forzosa y con el treinta y cinco por ciento (35%) menos de la capacidad del buque, el armador podrá zarpar nuevamente, con independencia de los plazos citados precedentemente, pero nunca en menos de 24 horas.

12.- VIVERES

Los víveres para el consumo de la tripulación durante el servicio a bordo formaran 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 realizara de conformidad con el consumo tipo que ha sido habitual en las últimas marcas.

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

13.- 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 contara 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)

B) Para el cocinero se proveerá: a) dos pantalones, b) dos camisas de trabajo, c) dos delantales, d) dos pares de zapatos o championes (estos implementos serán renovados cada seis meses, contra retiro de las unidades usadas).

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 responsabilizara 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.

14.- 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 (víveres, ropa de trabajo y alojamiento), 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 sabanas), una toalla de baño y una de medio baño de buena calidad. Higienizándose y de reposición semanal en el caso de las sabanas y toallas.

El control de estos elementos será responsabilidad del Patrón quien potra delegar en el cocinero; 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.

15.- ALISTE

El buque se alistará, salvo acuerdo de partes, con el ochenta por ciento (80) de su dotación normal,

correspondiendo que los alistes 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, salvo el caso en que existan causas de fuerza mayor independientes del aliste (por ejemplo rompimiento de maquinaria) sin que se hubiera completado la carga, los tripulantes cobrarán el monto correspondiente a un viaje completo, prorrateado en forma proporcional a las mareas del año inmediato anterior. Se entiende por viaje completo la totalidad de los alistes en ese viaje.

El control del aliste estará a cargo del Patrón quien podrá delegar la responsabilidad en el contramaestre. El aliste incluirá todos los elementos de la dotación del buque y en especial, los previstos en los Artículos 13, 14 y 15 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 en cumplimiento de las normas de higiene que posea el buque de que se trate (por ejemplo Plan HACCP, DIPOA, Unión Europea, FDA USA), así como a entregar el buque en condiciones normales de aseo al arribo del puerto.

16.- ZARPE

Una vez citada la tripulación para el zarpe, transcurridas 12 horas, se cambiará automáticamente la hora del zarpe, con un intervalo no menor de 24 horas desde el desistimiento o cambio del zarpe. Las partes acuerdan que el tripulante que no se presente a la hora establecida para el zarpe, con una tolerancia de media hora, no embarcará en dicha marea.

17.- EMBARCO Y DESEMBARCO EN PUERTO DISTINTO AL DE MATRICULA

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.

Artículo 18.- GRUMETES.

La empresa que emita cartas para tramitar permiso de aprendiz de pescador o grumete, una vez expedido el mismo, deberá embarcar por primera vez cuando haya finalizado el trámite y obtenido el permiso de embarque. No se podrá sustituir un puesto de marinero por un grumete y se ajustará a la normativa vigente en cuanto a la contratación de grumetes Y percibirá U\$S 15 Dólares diarios por concepto de beca.

Artículo 19.- DIA DEL PESCADOR

Declarase 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. Este feriado no se abonará cuando el primer viaje del buque de la zafra anual se realice del 5 de enero (inclusive) en adelante, de acuerdo a lo estipulado en la cláusula 10º del presente.

Artículo 20.- DESEMBARQUES DEFINITIVOS.

El tripulante desembarcado definitivamente por la empresa será indemnizado por dicho desembarco, salvo que medie notoria mala conducta o que la desvinculación responda a la voluntad del trabajador (renuncia, abandono). Sin perjuicio de ello, no estará comprendido en este régimen, a vía de ejemplo, el tripulante enrolado durante el período de carencia y que es desembarcado dentro de los cien (100) días previstos en el Artículo N° 6 de este Convenio Colectivo, ni el tripulante que desempeña una suplencia a termino, lo que deberá estar claramente establecido en el contrato de enrolamiento como (Anexo A) del presente Convenio Colectivo.



Cuando se desembarque definitivamente a un tripulante el contraestre efectuará una nota donde comunicará las causales de dicho desembarco. De dicha nota se efectuarán dos copias, una irá al Sindicato y otra al trabajador en cuestión, comunicando fehacientemente por parte de la empresa, las causas que motivan el desembarco.

La indemnización por desembarque se calculara 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.

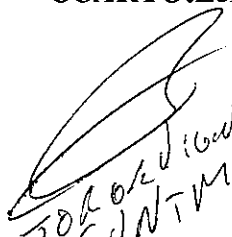
21: OBJETOS DE VALOR HALLADOS EN LA MAR

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.

22.- VALIJA

Cada tripulante podrá retirar por viaje redondo para su consumo personal hasta un máximo de veinte (20) kgs. De pescado entero de la especie predominante en bodega, o quince (15) 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.

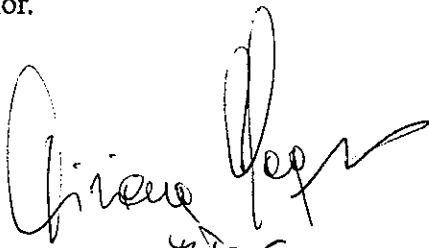
CUARTO: Léida que fue se ratifican y firman en cinco ejemplares del mismo tenor.

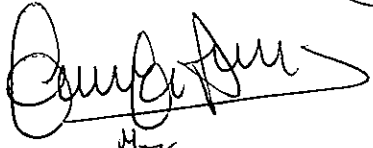

30 de octubre de 2000
SINTMA









MISS


MISS


MISS

AID Bouf.
Dr. Nelson 2:03


F. HALLADO
e IPV

ANEXO A
CONTRATO DE ENROLAMIENTO

En la ciudad de a los días 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 que embarca para ocupar una plaza vacante lo hará en calidad de contratado por tiempo indeterminado.

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 CONVENIO COLECTIVO suscrito entre las partes.

IV) **REMUNERACION:** La remuneración será a mixta, conforme a lo previsto en el Convenio Colectivo citado, aplicándose el porcentaje establecido en el art. 4to. del mismo para el cargo para el cual se contrata al Tripulante.

La oportunidad del pago queda sujeta a lo dispuesto en el art. 5to.

V) Este contrato contemplará el resto de los artículos del presente acuerdo.

[Handwritten signatures and notes:]
SOLÓRZANO COLO
SUNYMA
F-MAL LAAI
C I PV
MRS
MRS
MRS
MRS
ACIBOUX
Dr. Nelson Diaz