

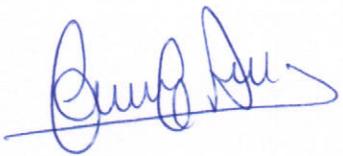
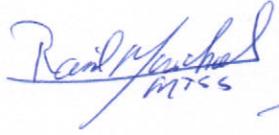
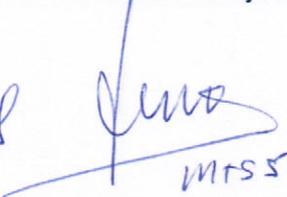
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
COMISION NACIONAL DE SALARIOS

**ACTA DE CONSEJO DE SALARIOS:** En Montevideo, el 2 de mayo de 2019, reunido el Consejo de Salarios del Grupo 03 "Industria Pesquera", Subgrupo 01 "Captura" integrado por los representantes del Poder Ejecutivo: Dra. Carolina Vianes, Téc. Raúl Marichal y Lic. Danilo Correa; representantes del sector empresarial: Sr. Ricardo Piñeiro e Ing. Juan Riva-Zucchelli, asistidos por la Dra. Daniela Pagani y representantes del sector trabajador: Sres. Carlos Vega, Héctor Sosa y Sergio Castro, asistidos por el Dr. Daniel Parrilla, quienes manifiestan lo siguiente:

En este acto las partes sociales presentan al Consejo de Salarios del sector a los efectos de ser incorporado como Acuerdo de Consejo de Salarios, un Convenio Colectivo suscrito en el día de la fecha entre CAPU – Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay – y SUNTMA – Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, por el cual se establecen los términos y condiciones que regularán las relaciones laborales del personal embarcado o que se embarque en el futuro como tripulante en buques de pesca CAT A y B (buques de pesca de media altura, de altura fresqueros, de altura congeladores chicos, medianos y grandes), con vigencia desde el 2 de mayo de 2019 hasta el 30 de abril de 2021.

El Consejo de Salarios del Grupo 03 "Industria Pesquera", Subgrupo 01 "Captura" recepciona y recoge el referido Convenio Colectivo que se adjunta a la presente acta, como Acuerdo de Consejo de Salarios del referido grupo y subgrupo.

Para constancia, en el lugar y fecha indicados, se firman diez ejemplares del mismo tenor.


**CONVENIO COLECTIVO:** En Montevideo, al día 2 de mayo de 2019, entre por una parte la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay (CAPU) compareciendo representada por los Sres. Ricardo Piñeiro y Juan Riva-Zucchelli y asistidos por la Dra. Daniela Pagani, constituyendo domicilio a todos los efectos en la calle Treinta y Tres 1374 of. 403; y por la otra parte: el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), representado por Carlos Vega, Héctor Sosa y Sergio Castro, en sus respectivas calidades de directivos, asistidos por el Dr. Daniel Parrilla, constituyendo domicilio a todos los efectos en la calle Ciudadela N° 1417, se acuerda celebrar el siguiente Convenio Colectivo, regulador de la relación laboral del personal embarcado o que se embarque en el futuro como tripulante en buques de pesca CAT. A y B (buques de pesca de media altura, de altura fresqueros, de altura congeladores chicos medianos y grandes) y mientras dure su vigencia.

**ARTÍCULO 1. VIGENCIA:** El presente Convenio tendrá vigencia desde la fecha, hasta el 30 de abril de 2021.

Las partes se comprometen, con el aval del PIT CNT y del MTSS, a que una vez concluido el plazo del convenio colectivo, se observará la regla de negociar navegando, con representatividad suficiente, mandato, buena fe y fundamentación adecuada de cada posición que se plantee en el proceso negocial, durante un término mínimo que se iniciará 60 (sesenta) días antes y hasta 60 (sesenta) días después del vencimiento del convenio.

Las partes acuerdan incorporar un Anexo "C" al presente acuerdo que contemplará las condiciones en particular para los B/P CAT A (buques de pesca de altura, de altura fresqueros, congeladores chicos, medianos y grandes).

**ARTÍCULO 2. CONTRATO DE ENROLAMIENTO:** La relación entre el tripulante y el armador se formalizará mediante la suscripción del correspondiente contrato de enrolamiento (cuyo prototipo se agrega como "Anexo A" y forma parte integrante de este acuerdo), rigiéndose en lo pertinente por las normas del presente Convenio Colectivo, para lo cual dicha suscripción queda delegada a quien designe la empresa.

**ARTÍCULO 3. VALOR DE LA CAPTURA:** Las partes convienen fijar el valor de la captura en función de las variables del mercado internacional según los parámetros, forma de cálculo y oportunidades ya acordadas y que se observan en el ámbito de la Comisión de Precios a que refiere el art. 4 de este Convenio Colectivo.

**ARTÍCULO 4. COMISIÓN DE PRECIOS:** Se ratifica que la Comisión de Precios estará integrada bipartitamente por representantes de CAPU y SUNTMA siendo su cometido el de fijar el valor de la captura en función de las variables de los mercados internacionales durante la vigencia del presente convenio colectivo y a los solos efectos del cálculo de la remuneración a la parte. Las partes acuerdan incorporar al sistema de fijación de precios para la valorización de la captura, establecido en el Artículo 3 de este Convenio, nuevos mercados y otras especies que puedan ser objeto de captura.

**ARTÍCULO 5. REMUNERACION:** La remuneración será "a la parte", entendiéndose por tal la que se determina exclusiva o preponderantemente en proporción de la captura. La remuneración retribuye tanto el trabajo efectivo como los periodos a la orden.

El porcentaje de "la parte" para los tripulantes de los buques de pesca se agrega como "Anexo B" y forma parte integrante de este acuerdo.

Los valores se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización de dólar americano tipo vendedor, del mercado interbancario, vigente el día anterior al arribo del buque.

Asimismo las partes declaran que la remuneración "a la parte" retribuye tanto el trabajo diurno como el nocturno (C.I.T. N° 171 de la O.I.T. ratificado por Uruguay el 4/6/2018) así como también los períodos a la orden.

**ARTÍCULO 6. FORMA DE PAGO:** Para todos los tripulantes (efectivos y/o suplentes) se abonará, el quinto (5º) día hábil contado a partir del día siguiente al de la llegada del buque de pesca, salvo acuerdo de partes, día en el cual la empresa deberá efectuar los depósitos y/o transferencias bancarias en la cuenta de sueldos del trabajador.

Se entiende por día hábil el día de funcionamiento de las Instituciones bancarias y/o financieras independientemente de los días que requieran las instituciones financieras para que las transferencias queden acreditadas en las cuentas de cada trabajador.

Sin perjuicio de ello, para los tripulantes efectivos y/o suplentes que no hayan efectuado el viaje inmediato anterior en la Empresa, se les abonará un adelanto a la llegada del buque de pesca, de \$ 6 (seis pesos) por caja.

**ARTÍCULO 7. AGUINALDO:** El aguinaldo se liquidará independientemente de la remuneración a la parte, y será abonado antes del 20 de diciembre de cada año, sin perjuicio de los adelantos que determine el Poder Ejecutivo. El mismo se calculará tomando en cuenta el total de los salarios abonados por el empleador en moneda nacional dividido doce, como indica la ley.

**ARTICULO 8. DESCANSO SEMANAL:** El descanso semanal se abonará independientemente de la remuneración a la parte, en oportunidad de hacerse efectivo el pago de la misma y a razón de 1/7 (un séptimo) adicional de la parte correspondiente a cada viaje (conforme a lo previsto en el Art. 5), calculado sobre la remuneración nominal.

**ARTÍCULO 9. LICENCIA ANUAL Y SALARIO VACACIONAL:** La duración de la licencia anual será de treinta días naturales como máximo por año de vinculación laboral con la empresa. Cuando el tripulante no llegara a totalizar el tiempo mínimo señalado en el presente artículo, la duración de la licencia se calculara a razón de un (1) día de licencia por cada diez (10) días de vinculación laboral con la empresa armadora. Se consideran 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 que está a la orden (entendiendo por tales, los días en que está embarcado esperando para hacerse a la mar desde la llegada del viaje anterior y la salida, siempre y cuando se presente al zarpe. En caso contrario, de no

*(Vertical column of handwritten signatures and initials on the left margin)*

presentarse al zarpe por decisión personal o el retraso del zarpe por decisión de la tripulación, no se computarán dichos días hasta que se efectivice el zarpe); 5) Días de trabajo en puerto; 6) Días de huelga; 7) Días en que el tripulante está en goce de la licencia ordinaria.

La licencia ordinaria no excederá en ningún caso de treinta (30) días naturales 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. 12590 y normas modificativas.

Para calcular el jornal de licencia y el salario vacacional, se tomará exclusivamente el monto total de dólares ganados por concepto de parte pura dividiéndose por los días efectivamente navegados.

En forma excepcional, en el caso de tripulantes efectivos, también se computarán a los efectos de la generación de licencia anual, los días en que se encuentren amparados por el seguro de enfermedad en el BPS o por el seguro de accidente de trabajo en el BSE. Se hace constar que el cómputo de los días de enfermedad o accidente, constituye una norma más favorable para los tripulantes efectivos, que sólo regirá mientras dure la vigencia de este convenio colectivo, en virtud de que el Convenio Internacional del Trabajo N° 132 de la O.I.T. excluye expresamente a la gente de mar.

En estos casos, la compensación vacacional se calculara a razón de 1 día de licencia por cada 20 días de vinculación laboral con la empresa armadora y hasta por un plazo máximo de 2 años.

Asimismo, para dicho cálculo se tomará exclusivamente el monto total de dólares ganados por concepto de parte pura dividiéndose por los días efectivamente navegados. Si ello no fuere posible por no registrar trabajo en el año anterior, se tomará como base de cálculo la utilizada para liquidar la licencia anual corriente de una categoría igual en el barco.

La licencia anual 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, siendo este el reajuste de actualización por el que se opta de común acuerdo entre las partes.

La suma para el mejor goce de la licencia (salario vacacional), se calculará de acuerdo a la licencia que corresponda a cada trabajador, de conformidad a las disposiciones normativas vigentes en la materia.

**ARTÍCULO 10. FERIADOS PAGOS:** Los días feriados pagos indicados por la ley 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 cobrará el feriado pago, salvo que en el día en que se verifique el día feriado pago el mismo se encuentre en: a) goce de licencia extraordinaria, b) huelga y/o Asamblea Extraordinaria; y/o conflicto colectivo; c) seguro de desempleo; d) asistido en DISSE o BSE; e) si el tripulante tiene la final antes de generado el feriado aunque haya realizado el viaje inmediato anterior al feriado. En el literal b se excluye expresamente la Asamblea General Ordinaria del día 30 de abril de cada año.

Los tripulantes suplentes, cobrarán el feriado pago que se verifique dentro de la marea en la que realizan la suplencia, una vez desembarcados no tendrán derecho a percibir el feriado pago.

Para calcular el jornal del feriado pago del tripulante efectivo y/o suplente se tomará en cuenta lo percibido en los 12 días anteriores al feriado de que se trata dividido 12 (doce), de acuerdo a la legislación. Cuando la duración de la suplencia sea menor a los 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.-

Los tripulantes efectivos o suplentes cobrarán el feriado del día 1º de mayo siempre que hayan realizado el viaje inmediato anterior al mismo dentro del mes de abril en cualquier barco de la empresa, independientemente que tengan la baja final en la Empresa, se encuentren en Seguro por Desempleo o asistidos en DISSE del Banco de Previsión Social o asistidos en el Banco de Seguros del Estado. Dicho beneficio constituye una norma más favorable para los tripulantes, que sólo regirá mientras dure la vigencia de este Convenio Colectivo.

**ARTÍCULO 11. 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. 12 del presente convenio, los mismos se liquidarán y pagarán por separado a razón de U\$S 6,00/hora (seis dólares por hora). El tiempo de trabajo que exceda de ocho (8) horas, incluida la media hora de descanso, se pagará de acuerdo a la legislación vigente para los trabajadores de la actividad privada. Las horas de trabajo comprendidas entre las 22:00 (veintidós) y las 06:00 (seis) horas, se incrementarán en un 20% sobre los valores antes determinados. 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 compensará en forma lineal a cada tripulante de la siguiente manera: U\$S 6,00/hora (seis dólares por hora).

Cuando el buque se traslade a puerto, dique o varadero extranjero, la remuneración se establecerá mediante acuerdo de partes. Los importes 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 Art. 6 de este Convenio Colectivo.

**ARTÍCULO 12. ESTADIA EN TIERRA Y CONTINUIDAD:** En los buques de media altura y altura fresqueros, 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 aliste y traslado de redes hasta un máximo de dos (2) horas contadas a partir de la hora establecida para el zarpe. Dichos trabajos comenzarán a partir de la hora establecida para el zarpe aunque la tripulación no esté completa. Transcurridas las 2 horas referidas, el armador podrá determinar nuevo horario para el zarpe, el que será fijado con un intervalo no menor a doce

Handwritten signatures and initials in blue ink along the left margin of the page.

(12) horas. En el caso de que el zarpe no se produzca una vez cumplidas las referidas dos (2) horas y siempre que ello se deba a razones no imputables a la tripulación o no derivadas de causas de fuerza mayor, se abonará por las horas de espera la tarifa de U\$S 6,00/hora (seis dólares por hora). Para el caso de que a la hora fijada para el zarpe el buque aun no haya completado el aliste (si faltare un camión de hielo y/o un camión de cajas), la tripulación deberá esperar la finalización del mismo, percibiendo las horas de espera establecidas en este artículo, siendo opción del armador el cambio de hora. En caso de que el patrón ordenase la realización de trabajos manuales, estos se liquidarán de acuerdo a los valores establecidos para los trabajos en puerto (artículo 11).

El pago de las retribuciones por tiempo de demora se realizará en las formas y condiciones establecidas en el artículo 6.

Se conviene que una vez transcurridas 144 horas del momento establecido para el zarpe (a partir de las 24 horas entre el arribo de un viaje y la salida de otro para buques de media altura y buques de altura fresqueros CAT A), el buque permaneciera en puerto por falta de redes, portones, artes de pesca, cajas suficientes o por rotura de maquinarias o equipo, se abonará a cada tripulante un jornal de 8 horas por cada día de espera, salvo domingos, a razón del valor horario de U\$S 6,00/hora (seis dólares por hora).

Si en la marea siguiente, se produjera nuevamente una derribada por rotura, el mecanismo de las 144 horas no se aplicará nuevamente, comenzándose a cobrar a partir de las 72 horas (incluido las 24 horas correspondiente a la hora de zarpe pre-establecida).

Si en la marea siguiente (tercera consecutiva) se produjera nuevamente una derribada por rotura, a partir de las 24 horas establecidas para el zarpe el trabajador comenzará a cobrar.

El Armador tendrá la potestad para los tripulantes efectivos de embarcarlos en otro buque de la empresa cuando exista una vacante, con carácter transitorio, o podrá ofrecérseles trabajos generales de mantenimiento en tierra de acuerdo con su valor horario. Asimismo la empresa podrá optar por suspender a los tripulantes, enviándolos al Seguro de Desempleo; en el caso de que el trabajador no gozara de amparo al Seguro de Desempleo, deberá presentar en la empresa el comprobante expedido por el BPS que acredite tal extremo, en el plazo máximo de 24 horas. Sin la presentación del mencionado comprobante en tiempo y forma no se generará para el Armador la obligación de pago de los jornales.

El pago de estos jornales tendrá lugar en los casos en que el tripulante no perciba ningún tipo de prestación de Seguro de Desempleo, durante el período de paralización del buque.

**ARTÍCULO 13. ALISTE:** El buque se alistarán, salvo acuerdo de partes, con el ochenta por ciento (80%) de su dotación normal de cajas como mínimo, correspondiendo que las mismas se encuentren en buen estado higiénico y de uso, que se provea hielo en cantidad suficiente para la conservación de la captura, 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

Handwritten signatures and initials in blue ink along the left margin of the page.

completado la carga, los tripulantes cobraran el monto correspondiente al 100% de las cajas alistadas, prorrateado en forma proporcional a las especies estibadas en la bodega. Se entiende por viaje completo la totalidad de las cajas alistadas en ese viaje.

El control del aliste estará a cargo del Patrón de Pesca quien podrá delegar la responsabilidad en el contraмаestre. El aliste incluirá todos los elementos de la dotación del buque y en especial, los previstos en los Artículos 14, 15 y 16 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, incluido el parque de pesca, antes del zarpe del mismo. Por su parte, la tripulación deberá entregarlo en condiciones normales de aseo incluido el parque de pesca, así como las artes de pesca deberán estar limpias de residuos y/o restos de pescado al arribo a puerto, dicho control será efectuado en forma personal por los Patrones de Pesca y contraмаestre.

Los reclamos y/o sugerencias que hubiere por temas de seguridad e higiene (presencia de roedores y/o cucarachas, por ejemplo), deberán presentarse por escrito y firmado por toda la tripulación (puente, cubierta y máquinas) al representante de la Empresa Armadora al arribo del buque a Puerto, no siendo de recibo a la hora del zarpe. A efectos de optimizar el trabajo de la empresa fumigadora contratada, la tripulación entregará el barco (rancho, puente, comedor, baño y cocina) en buen orden y libre de materiales orgánicos, tales como basura y restos de comida, por ejemplo. Una vez efectuada la fumigación, la Empresa Armadora exhibirá al patrón de pesca dicha constancia a la salida del buque.

**ARTÍCULO 14. VIVERES:** Los víveres para el consumo de la tripulación durante el servicio a bordo forman parte de la dotación del buque y, por lo tanto, serán 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 pedido tipo acordado en el año 2013 para cada categoría hasta que el mismo se modifique por acuerdo de partes en la instancia a crearse con participación de los tres gremios del sector, el sector empresarial y el Ministerio de Trabajo, con el objetivo de convocar a la Escuela de Nutrición de la UDELAR a efectos de revisar los pedidos tipo de alimentos y las condiciones para su conservación en los buques de pesca. Las partes acuerdan iniciar la instancia referida a partir del 1º de junio de 2019.

Las partes convienen que, en la medida de lo posible, en los buques se llevarán surtidores de agua con el fin de preservar el medio ambiente marino de botellas, plásticos y otros desechos descartables, debiendo estas ser surtidas por las empresas distribuidoras correspondientes.

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

**ARTÍCULO 15. ROPA DE TRABAJO:** La dotación de los buques de pesca incluirá la ropa de agua necesaria para el trabajo del personal embarcado, de color visible, amarillo o naranja, de conformidad con el siguiente detalle:

Por cada tripulante: a) un equipo de agua impermeable de buena calidad (chaqueta, pantalón, mandiletas y mangas); b) un juego de botas de goma de

Handwritten signatures and initials in blue ink along the left margin of the page.

caña larga o pescadora, a elección del tripulante; estos implementos serán renovados cada 6 (seis) meses - en enero y julio de cada año contra retiro de las unidades usadas; c) un par de guantes tejidos y un par de guantes de goma, según necesidades de la marea (renovables contra retiro de las unidades usadas) a cuyos efectos el buque contará con unidades de reemplazo suficientes.

Para el cocinero se proveerá: a) un pantalón, b) una camisa de trabajo, c) un delantal, d) un par de zapatos o championes (estos implementos serán renovados cada 6 (seis) meses, contra retiro de las unidades usadas).

Para los tripulantes bodegueros de los buques de pesca congeladores: a) ropa y campera de frío, manoplas y fajas; b) un juego de botas de goma de caña larga o pescadora, a elección del tripulante.

Para los buques de media altura, las partes analizarán en cada caso, los lugares adecuados para el guardado de la ropa de trabajo.

La administración y control de los implementos antes referidos será de responsabilidad del Patrón o de quién éste delegue, estipulándose que en caso de extravío o deterioro injustificado, podrá ser descontado de los haberes del tripulante, de acuerdo con el valor de reposición.

La reposición se efectuará contra devolución de la ropa, equipos y útiles, en todos los casos.

**ARTÍCULO 16. OTROS ELEMENTOS DE LA DOTACION DEL BUQUE:**

La dotación de los buques de pesca a cargo de la empresa armadora, además de lo detallado precedentemente, comprenderá los siguientes elementos por cada tripulante: 1) dos frazadas de buena calidad, colchón y almohada, ambos con funda, de renovación contra las unidades 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 y en condiciones higiénicas de uso, de reposición semanal. El control de estos elementos será responsabilidad del Patrón quién podrá delegarla en el cocinero; estipulándose que en caso de extravío o deterioro injustificado podrá ser descontado de los haberes del tripulante, de acuerdo con el valor de reposición; 2) una pastilla de jabón de tocador de buena calidad por tripulante, de reposición semanal, estando la tripulación trabajando en el mar o en el puerto; 3) los artículos de limpieza necesarios para el aseo del buque en cantidad suficiente.

**ARTÍCULO 17. DECLARACION INTERPRETATIVA:**

Las partes declaran que de conformidad con lo previsto por el art. 56 de la Constitución: a) los víveres y la ropa de trabajo reglamentados en el presente Convenio, integran la dotación del buque; b) su consumo o uso, así como el de los demás elementos de la dotación del buque, no reviste naturaleza salarial; c) la incorporación de víveres y ropa de trabajo a la dotación del buque no altera el régimen de remuneración a la parte.

La presente declaración constituye además el reconocimiento de un principio que las partes asumen empresarial y sindicalmente como un uso derivado de las particularidades de la actividad pesquera y que resulta más beneficioso para los trabajadores, en tanto el CIT N° 188 admite que los costos de la alimentación podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador. Conociendo el

Handwritten signatures and notes in blue ink on the left margin, including the word "costos" written vertically.

alcance de este principio, cooperarán recíprocamente a ratificarlo en cualquier ámbito en que ello resulte necesario.

**ARTÍCULO 18. 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.

En caso de remolque practicados de un buque de pesca a otro buque de pesca, la retribución de la tripulación del buque remolcador será la siguiente: U\$S 7,00/hora (siete dólares) por hora de navegación.

No corresponderá ningún tipo de remuneración si la entrada a puerto es por razones climatológicas.

En caso de asistencia a otro buque contemplada en el Código de Comercio, llevándole artes de pesca, repuestos, combustibles, víveres, etc., se abonará a los tripulantes del buque asistente el tiempo que insuma tal trabajo con la remuneración que corresponde a razón de U\$S 7,00/hora (siete dólares) por hora.

**ARTÍCULO 19. OBJETOS DE VALOR HALLADOS EN EL MAR:** Del precio de comercialización que reciba efectivamente la empresa armadora por los objetos hallados en el mar, le corresponderán 2/3 (dos tercios) 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 en las proporciones que correspondan. No se considera hallazgo si lo encontrado fueran artes del mismo barco en el transcurso del mismo viaje. Si transcurridos 30 (treinta días) - contados desde el arribo a puerto- los objetos del hallazgo no se hubieren comercializado, la tripulación tendrá la opción de efectuar la venta a su cargo, con acuerdo del armador en el precio, repartiéndose el producido en la forma establecida en éste artículo.

**ARTÍCULO 20. 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.

**ARTÍCULO 21. TRABAJOS "NO ESPECIFICOS EN LA MAR:** Los trabajos no específicos en la mar se abonará a razón de U\$S 6,00/hora (seis dólares) por hora. Este valor se abonará en moneda nacional, sobre la base equivalente de la

*[Handwritten signatures and initials in blue ink along the left margin]*

cotización del dólar americano determinada y pagada de acuerdo con lo establecido en este mismo convenio.

Se consideran trabajos "no específicos" a efectos del presente artículo, los que se indican: 1) reconstruir una red con averías superiores al 20%; 2) hacer repuestos (vientos, malletas, pies de gallos); 3) medir, marcar y/o cambiar cable de remolque durante la expedición de pesca excepto cuando ello sea necesario por pérdida o deterioro de los que están en uso; 4) tareas de pintado y rasquetado.

A los efectos aclaratorios, se consideran trabajos específicos: 1) reparar las redes en uso para mantenerlas en buen estado de funcionamiento hasta un 20%. No se considera trabajo extra la colocación y rectificación de flotadores y cadenas o la rectificación de puntos, corrimiento de paño, lo cual estará dentro del mantenimiento del material de pesca en uso. Este mantenimiento se hará en tantas redes y tantas veces como a juicio del Patrón de Pesca considere necesario para el buen funcionamiento de la red. Se entiende por armado, el montaje completo y relingado de la red, lo que se considera como trabajo extra. El buque irá provisto, de un mínimo de 2 redes para los barcos CAT B y un mínimo de 3 redes para los barcos CAT A en estado de uso; 2) hacer repuestos (vientos, malletas, balsas, bozas, busqueta, verticalos, estrobos, etc.) cuando por uso de los mismos se deterioren o rompan por el trabajo. El objeto es mantener continuamente 2 juegos de repuestos para en caso de rotura no se pierda el tiempo en hacer uno nuevo. El buque llevará como mínimo un doble juego de cada uno de estos implementos. Como repuesto, si fuere necesario hacer un nuevo repuesto, no se considera trabajo extra, si fuera necesario hacer un segundo repuesto se considera extra; 3) medir el cable de remolque una vez por viaje en el transcurso del mismo. Medir malletas y/o vientos en las mismas circunstancias que las expresadas para el cable de remolque. Hacer gazas o costuras nuevas en estos implementos cuando al efectuar la medición se encuentren diferencias que lo justifiquen una por viaje.

Arranche. Armar y arranchar la cubierta, dejándola con todos sus implementos listos para operar con normalidad se entiende colocar en su lugar, lanteones, busqueta, furuno, aparejos reales, red con sus accesorios, incluyendo portones: mantener el material de pañoles en buen orden a la llegada; arranchado del parque de pesca preparándolo para el procesado. Se incluye baldeado de cintas, bandejas, maquinarias, piso, techo. Etc. en el transcurso del viaje. Lo mismo al rendir viaje, limpieza y arranchado de parque y cubierta.

Arranchado de la bodega. Colocación de canaletas y reacondicionamiento del cartón necesario para primeros días de trabajo.

**ARTÍCULO 22. 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 acondicionarán a lo largo de la caja, cabeza con cola, con hielo suficiente para su perfecta conservación.

Los celebrantes convienen prestar la mayor cooperación para que el producto se encuentre bien enhielado y en condiciones de conservación de su calidad, con el objeto de mantener y aumentar el mejor destino y rendimiento de la captura lo que redundará en beneficio de todos los participantes de la industria.

Las cajas contendrán como máximo 25,5 Kg. netos de pescado. En el caso de la pescadilla de red, el máximo será de 22 Kg.

Si las cajas no revisten dichas condiciones de acuerdo a la DINARA, el pescado será clasificado dentro de las 24 hs. en las Plantas de Procesamiento, aceptando las partes el decomiso que resulte.

Las partes acuerdan que para la clasificación en dichas Plantas Procesadoras de Pescado, debe concurrir un representante de la barcada, y en caso de no concurrir a la Planta, la Empresa Armadora lo comunicará al Sindicato para que en última instancia éste designe un delegado a esos efectos.

A los efectos de determinar el peso por caja a partir de la fecha de vigencia del presente Convenio, se efectuará un muestreo a razón de un mínimo de 30 cajas por camión, cuya composición se trasladará al total de la carga considerada para ese camión. Los pesajes y determinación de los promedios del peso del pescado desembarcado se realizarán en el muelle.

Las condiciones de las bodegas y de las cajas tendrán que ser aprobadas por el patrón de pesca y contraamaestre previo a la salida del barco de pesca, de acuerdo con el artículo 13 del presente Convenio.

**ARTÍCULO 23. FAENA:** Las condiciones de la faena de pesca, serán determinadas por el Armador antes del zarpe, a través del Patrón del buque, de acuerdo con las normas actualmente vigentes o que se dictaren en el futuro. Asimismo, y sin perjuicio de ello, las partes integrarán una Comisión en el ámbito de DINARA que se abocará al estudio de la diversificación de las capturas de todas las especies sub-explotadas que sean comercializables.

**ARTÍCULO 24. 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 su contratación cualquiera sea su causa.

**ARTÍCULO 25. 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 enrolarlos como marineros con todos los derechos derivados de esta condición, pudiendo para ello consultar a la tripulación. El grumete recibirá, en concepto de beca, el equivalente a media parte del líquido que perciba el marinero, y en cuya base de cálculo tampoco se tomará en cuenta el IRPF descontada a este último, en su caso.

Se asume el compromiso de promover e iniciar programas concretos de formación profesional de la gente de mar en la pesca, con participación de las organizaciones sindical y empresarial celebrantes de este acuerdo, con apoyo del MTSS a través de INEFOP y UTU.

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.

**ARTÍCULO 26. 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 cuatro (4) 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 y caduca con la finalización del mismo, no siendo acumulable; b) que este derecho no reviste naturaleza salarial; c) que el mismo no altera el régimen de remuneración a la parte.

**ARTÍCULO 27. LIBERTAD SINDICAL:** Las partes reiteran su reconocimiento sobre la vigencia de lo dispuesto en los Convenios Internacionales de O.I.T. Números 87, 98 y 154 sobre libertad sindical, así como de la Ley N° 17.940.

**ARTÍCULO 28. DELEGADO DE BARCADA:** 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 el caso previsto en el inciso "b", se establece un máximo de hasta 9 (nueve) delegados nacionales. Las partes asumen el compromiso irrevocable de reglamentar en el ámbito del Consejo de Salarios del Grupo 3, Industria de la Pesca, los aportes equitativos que corresponderá realizar a todo el sector para abonar lo que corresponda por concepto del ejercicio de la licencia sindical de hasta 9 dirigentes nacionales y del ejercicio de las funciones de delegados ante los Consejos de Salarios, en consonancia a lo acordado, con la mediación del Director Nacional de Trabajo, en Acta de Preacuerdo suscrita el día 13 de setiembre de 2010. 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. A tales efectos, la empresa abonará al delegado que permanezca en tierra lo devengado en hasta el total de una marea por cada año contado desde la celebración de este convenio colectivo. El monto de la marea paga se calculará según el salario que percibió el trabajador que ocupó su cargo en el viaje en el que se verifique. En todos los casos deberá ello ser comunicado fehacientemente y con anterioridad suficiente al Armador, computándose dicho periodo a los efectos de la generación de la licencia ordinaria.

**ARTÍCULO 29. CUOTA SINDICAL:** Las empresas Armadoras efectuarán la retención del importe de la cuota sindical correspondiente a los afiliados al SUNTMA, según carta de autorización realizada por el propio tripulante. Dicho importe será entregado en los primeros 10 (diez) días siguientes del mes siguiente a aquél en el que se generó dicho descuento, debiendo ser percibido por persona debidamente autorizada por el SUNTMA.

**ARTÍCULO 30. 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.

**ARTÍCULO 31. DESEMBARQUES DEFINITIVOS:** El tripulante pesquero no se reputará enrolado mediante contrato de ajuste por tiempo indeterminado hasta

*(Vertical column of handwritten signatures in blue ink on the left margin)*

tanto cumpla con un período de carencia de 100 (cien) días, que se contarán a partir de la fecha del primer embarque en un buque de la empresa, y haya trabajado para la misma en forma continuada.

Cumplido el período antes referido, el tripulante desembarcado definitivamente por la empresa sin una causa justificada, será indemnizado por dicho desembarco. En ese caso, se comunicará al tripulante en forma fehaciente, las causas que motivan el desembarco. Si se suscitaran discrepancias, las partes estarán a la resolución de los organismos competentes. La indemnización por desembarque se calculará de conformidad con las pautas legales establecidas para la determinación de la indemnización por despido de los trabajadores con remuneración variable, sin perjuicio de lo dispuesto en este Convenio.

En consecuencia, no estará comprendido en este régimen, a vía de ejemplo, el tripulante que desempeñe una suplencia, según lo indica el contrato de enrolamiento.

**ARTÍCULO 32. DISPOSICIONES GENERALES:** Las partes se obligan a no promover acciones que contradigan lo pactado, ni aplicar medidas de fuerza de ningún tipo por este motivo. Asimismo, las partes asumen el compromiso de crear una Comisión de Relaciones Laborales Sectorial, de integración bipartita para la interpretación y vigilancia del cumplimiento del mismo.

Dicha Comisión deberá intervenir como conciliadora ante cualquier diferencia. El buque saldrá a navegar y la Comisión deberá integrarse dentro de las 24 (veinticuatro) horas contadas a partir de la hora del zarpe y tendrá una marea de plazo para expedirse, extensiva a una más en caso de que su duración haya sido inferior a cinco (5) días calendario, o en caso de una derribada si la misma se produjera dentro del período precedentemente establecido.

Al final del mismo, las partes quedarán liberadas de su compromiso conciliatorio en caso de no haberse llegado a un acuerdo. Todo ello sin perjuicio de las disposiciones legales o reglamentarias vigentes y las que se dictaren en el futuro, si fueran más favorables. Asimismo, las partes declaran que las disposiciones incluidas en el presente Convenio Colectivo establecen normas más favorables y condiciones más beneficiosas que la legislación vigente.

**ARTÍCULO 33. CONTROL DE CALIDAD Y DECOMISOS:** Los tripulantes o quienes éstos designen, controlarán el peso y calidad del pescado desembarcado, debiendo la empresa antes del próximo zarpe informar con planilla 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 y firma del personal responsable de la empresa. Las cajas que contengan más de una especie de las autorizadas en este convenio, no serán objeto de decomiso siempre que se encuentren en buen estado para consumo y tengan el tamaño requerido. El número de cajas en las condiciones precedentemente establecidas no podrá exceder de 50 (cincuenta) cajas por viaje. Cuando la carga, por sus condiciones pueda ser objeto de decomiso y siempre que no exista acuerdo entre las partes, se solicitará la intervención de DINARA dentro de las 24 (veinticuatro) horas en las Plantas Procesadoras de Pescado.

La materia prima que sea decomisada de acuerdo al procedimiento establecido en este Convenio, será considerada a los efectos del cálculo de la remuneración como harina, cuyo valor inicial será U\$S 10 la tonelada.

**ARTÍCULO 34. COMISIÓN CONSULTIVA SECTORIAL:** Las partes declaran su compromiso y coinciden en la imperiosa necesidad de analizar, en el ámbito citado por el Ministerio de Industria, con participación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y otros organismos estatales, en:

- a) Aportar posibles visiones y propuestas sobre las que existan coincidencia entre los actores sociales, con el fin de encaminar políticas activas de mediano y largo plazo.
- b) Fundamentar aquellos aspectos en los cuales, aún sin existir concordancias, sea posible evaluar alternativas con el fin de atacar las razones coyunturales y estructurales de crisis que enfrenta el sector. Y para constancia de lo actuado, se firman cuatro ejemplares del mismo tenor en el lugar y fecha indicados.

**ARTÍCULO 35. BONO POR PRODUCTIVIDAD:** Se establece la generación de un bono especial por productividad, equivalente a la parte sobre el 10% del valor de la corvina y del 7 % sobre el valor de la pescadilla calada, según la comisión de precios. Dicho bono se pagará en el viaje que corresponda mediante tickets alimentación.

Las partes acuerdan establecer a los efectos del cálculo del bono por productividad un precio mínimo para el valor de la corvina de USD 894 (dólares americanos ochocientos noventa y cuatro), un precio mínimo para el valor de la pescadilla grande de USD 607 (dólares americanos seiscientos siete) y un precio mínimo para el valor de la pescadilla chica de USD 525 (dólares americanos quinientos veinticinco) que se mantendrá vigente como precio mínimo durante todo el plazo del convenio. Se deja constancia que dichos precios serán los mínimos a ser considerados y en caso que el valor de las especies fuera superior a los establecidos precedentemente, se aplicarán los que correspondan.

Si a la salida de un viaje hubiere cualquier diferendo, este será zanjado aplicando el artículo 32 de este Convenio, y el o los barcos se harán inmediatamente a la mar. En caso de no aplicar el artículo mencionado y si se demora la salida por parte de la tripulación de cubierta por cualquier motivo, incluso la falta de grumete (artículo 25), no se generará dicho bono para ese viaje.

Del mismo modo, si los barcos debieran entrar a puerto por situaciones generadas a bordo por uno o más miembros de la tripulación de cubierta, automáticamente cae la generación del bono por productividad.

Asimismo si en ocasión de entrar al puerto por cualquier motivo sin dar por terminado el viaje, se bajase algún miembro de la tripulación de cubierta, y no pudiera ser sustituido, y se diera por finalizado el viaje, la tripulación no generará el derecho al cobro del bono por productividad de dicho viaje.

En caso de rotura, si el B/P debiera entrar a puerto para su reparación, su tripulación no perderá el derecho al cobro del bono por productividad. En caso que la pareja de dicho B/P también entrara a puerto por esa situación (la rotura del B/P pareja) la tripulación del mismo tampoco perderá el derecho al cobro del bono por productividad.

Handwritten signatures and initials in blue ink on the left margin, including a large signature at the top, a stylized 'B' or 'G' in the middle, and several other scribbles and initials at the bottom.

Dicho beneficio constituye una norma más favorable para los tripulantes, que solo regirá mientras dure la vigencia de este Convenio Colectivo.

El SUNTMA se compromete a suministrar una lista de por lo menos 20 marineros disponibles para cubrir las eventuales bajas que impidan el reinicio del viaje en curso. Y para constancia se firman diez ejemplares de un mismo tenor en el lugar y fecha indicados en la comparecencia.-

*Juan Martínez*

*ST  
SUNTMA*

*Rubén Pagan*

*[Signature]*  
IAFU

*[Signature]*  
HECTOR SOSA  
SUNTMA

*[Signature]*  
SUNTMA

*[Signature]*

**ANEXO A:**

**CONTRATO DE ENROLAMIENTO**

En la ciudad de ..... a los días del mes de ..... del año ....., entre: **por una parte**, la Empresa Armadora ..... (que en adelante se denominará el Armador), representada por ....., con domicilio en la calle ....., **y por otra parte**, el Señor ..... (que en adelante se denominará el tripulante) C.I. o Libreta N°..... con domicilio en ....., se conviene en celebrar el presente CONTRATO DE ENROLAMIENTO que se regirá por las normas del Convenio Colectivo suscrito entre CAPU y el SUNTMA así como por las estipulaciones contenidas en el presente y demás disposiciones legales y reglamentarias que resulten aplicables durante su vigencia:

**PRIMERO: OBJETO:** El presente contrato tiene por objeto el enrolamiento del tripulante en calidad de ..... a bordo del buque pesquero ..... de bandera nacional.-

**SEGUNDO: 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 Señor ..... 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 la Indemnización por Despido.-

(B) El tripulante embarca para ocupar una plaza vacante, quedando sujeto al período de carencia de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 31 del Convenio Colectivo suscrito entre las partes.-

**TERCERO:** En el caso del tripulante suplente, el mismo podrá: a) mantener la calidad de suplente durante la cantidad de viajes que efectuó en el barco, siempre que no se reintegre el titular. Este contrato se rescindirá en forma automática sin responsabilidad indemnizatoria una vez que se produzca el reintegro del titular al que se suple o que éste renuncie y su plaza sea cubierta por otro tripulante, b) desembarcarse por su propia voluntad extinguiéndose el contrato de suplencia, c) ser desembarcado por la Armadora en cualquier momento, extinguiéndose el contrato de suplencia.

De ingresar el tripulante suplente al seguro de enfermedad o al Seguro de Accidente de Trabajo o Enfermedad Profesional o Seguro de Desempleo no generará derecho a licencia ni salario vacacional a cargo de la Empresa Armadora.

**CUARTO:** En el caso del tripulante contratado para ocupar una plaza vacante por un período de prueba de hasta 100 días efectivamente navegados, el mismo podrá: a) ser confirmado como efectivo por la empresa después de transcurrido el plazo de 100 días efectivamente navegados, que se contará a partir de la fecha del primer embarque en un buque de la Empresa, habiendo trabajado para la misma en forma continuada, b) desembarcarse por su propia voluntad extinguiéndose el contrato a prueba, c) ser desembarcado por la Armadora durante el transcurso de dicho plazo de 100 días, sin generar indemnización por desembarco o despido (art. 31 del Convenio Colectivo).

*(Handwritten signatures and scribbles in blue ink on the left margin)*

De ingresar el tripulante al seguro de enfermedad o al Seguro de Accidente de Trabajo o Enfermedad Profesional o Seguro de Desempleo no generará derecho a licencia ni salario vacacional a cargo de la Empresa Armadora.

**QUINTO: COMIENZO DEL SERVICIO:** El tripulante contratado deberá presentarse a bordo del buque mencionado, el día ..... a la hora .....

**SEXTO: REMUNERACIÓN:** La remuneración será "a la parte", conforme a lo previsto en el Convenio Colectivo, aplicándose el porcentaje establecido en el art. 5º del mismo para el cargo para el cual se contrata al tripulante. Su modalidad, alcance y forma de pago así como los restantes beneficios, derechos y obligaciones, se regirán por lo dispuesto en el Convenio Colectivo así como el presente contrato de enrolamiento. Y para constancia se firman dos ejemplares en el lugar y fecha indicados en la comparecencia.

-----  
Trabajador

-----  
p/Empresa Armadora

**ANEXO B:**

De acuerdo al ARTÍCULO 5, se adjunta porcentaje de "la parte" para los tripulantes de los buques de pesca:

| <b>PARTES</b>                      | <b>MARI-<br/>NERO</b> | <b>COCINE-<br/>RO</b> | <b>CONTRA<br/>M</b> | <b>2º<br/>CONT.</b> |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| <b>COSTEROS MEDIA AL-<br/>TURA</b> | <b>1.8142</b>         | <b>2.0861</b>         | <b>2.6287</b>       |                     |
| <b>COSTEROS ATIPICOS</b>           | <b>1.4632</b>         | <b>1.7510</b>         | <b>2.3258</b>       | <b>1.7510</b>       |

*[Handwritten signature]*  
ISPV

*[Handwritten signature]*  
GONZALEZ

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
et.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Montevideo, 09 de Mayo de 2019

**Ministerio de Trabajo y Seguridad Social**

**División Negociación Colectiva**

Pase a la División Documentación y Registro

Administración  
Negociación Colectiva  
MTSS  


**MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
DIVISION DOCUMENTACION Y REGISTRO  
REGISTRO DE LAUDOS**

Reg. Con el N° 9242, 2019  
Grupo 03

Montevideo, 10 MAY 2019  
Folio, 01 al 19  
Sub-Grupo 03

**LAUDO INSCRIPTO**  
Entra en vigencia una  
vez publicado

  
**Por Div. Doc. y Registro**  
Esc. Verónica Rodríguez Trincabelli  
Div. Documentación y Registro