

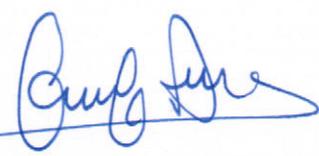
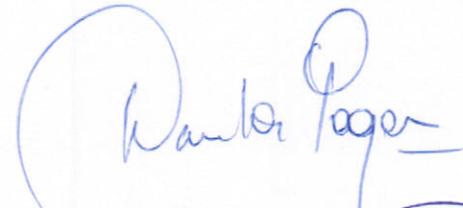
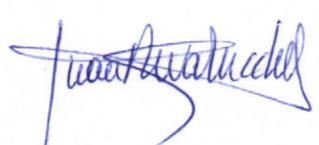
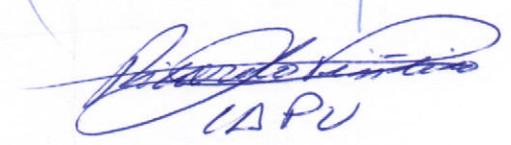
**ACTA DE CONSEJO DE SALARIOS:** En Montevideo, el 2 de mayo de 2019,  
reunido el Consejo de Salarios del Grupo 03 "Industria Pesquera",

**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. Miguel Rodríguez, Sergio Rocha y Leonardo Musetti, 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 SUDEPPU – Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay - por el cual se establecen los términos y condiciones que regularán las relaciones laborales de los patrones de pesca con vigencia desde el 1º 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 siete ejemplares del mismo tenor.

 Raúl Marichal MTSC	 Danilo Correa	 Daniela Pagani
 Juan Riva-Zucchelli MTSS	 Ricardo Piñeiro	 Ricardo Piñeiro CAPU
 Miguel Rodríguez	 Sergio Rocha SUDEPPU	 S. ROCHA SUDEPPU

**CONVENIO COLECTIVO:** En Montevideo, a los 2 días de mayo de 2019, comparecen por la Delegación Empresarial: La Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay (CAPU) representada por los señores Ricardo Piñeiro y Juan Riva-Zucchelli asistidos por la Dra. Daniela Pagani, constituyendo domicilio en la calle Treinta y Tres 1374 of. 403, y por la Delegación de los Trabajadores: el Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay (SUDEPPU) representado por los señores Miguel Rodríguez, Leonardo Musetti y Sergio Rocha, constituyendo domicilio en la calle Bacigalupi 2271, quienes arriban al siguiente acuerdo que regulará las condiciones laborales.

**DEFINICION:** Las funciones del Capitán en los buques pesqueros podrá ser desempeñada por los patrones de pesca que ostenten la patente requerida por la Prefectura Nacional Naval, de acuerdo a las áreas, donde el buque pesquero opere o esté autorizado a operar, comandando y administrando el buque y a toda su tripulación, la cual le debe obediencia en cuanto a todo lo relativo al servicio a bordo del buque pesquero de acuerdo con los art. 1074 y siguientes del Código de Comercio, leyes, decretos, reglamentos o disposiciones legales vigentes.-

**ARTICULO 1: VIGENCIA.**  
 El presente convenio tendrá vigencia desde el día 1º de mayo de 2019 hasta el 30 de abril de 2021 y será prorrogable automática y sucesivamente por periodos de un año, toda vez que alguna de las partes no lo denuncie total o parcialmente con 90 (noventa) días de anticipación al vencimiento, mediante telegrama colacionado, salvo que en dicho periodo se suscriba un nuevo Convenio que deje sin efecto amplíe o modifique el presente. La denuncia parcial del convenio por cualquiera de las partes, no afectara la vigencia del resto de los artículos no cuestionados.-

**ARTICULO 2: CONTRATO DE ENROLAMIENTO.**  
 La relación laboral entre los Patrones de Pesca y las Empresas Armadoras firmantes se formalizará mediante la suscripción de un Contrato de Enrolamiento cuyas condiciones, derechos y garantías, no serán menos beneficiosas que las estipuladas en el presente Convenio (cuyo prototipo se agrega como "Anexo A" y forma parte integrante de este acuerdo). Este contrato se suscribirá en triplicado, registrándose ante la autoridad marítima correspondiente.

**ARTÍCULO 3: COMISION DE PRECIOS.**  
 Se ratifica que la Comisión de Precios estará integrada bipartitamente por representantes de CAPU y la INTERGREMIAL DE LA PESCA, siendo su

*(Vertical column of handwritten signatures in blue ink)*

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.

#### ARTICULO 4: REMUNERACION.

La remuneración será “a la parte”, entendiéndose por tal la que se determina exclusiva o preponderantemente en proporción a la captura.-

La remuneración retribuye tanto el trabajo efectivo como períodos a la orden.

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.

La parte correspondiente a los patrones de pesca según el valor de la captura determinada en el presente convenio colectivo será la siguiente:

Para los buques **Fresqueros, Media Altura y Atípicos (CAT B) y Congeladores (CAT A)**:

Patrón de Pesca Media Altura.....	4,80 %
Patrón de Pesca Altura.....	3,103 %
Segundo Patrón Altura .....	2,20 %
Segundo Patrón de Pesca b/p Atípico.....	2,42 %
Segundo Patrón de Congelador B/P Rio Solis I y B/P Coral ....	2,20 %

Todos estos valores se abonarán en moneda nacional, sobre la base del equivalente a la cotización oficial del dólar americano tipo vendedor interbancario, vigente al día de la descarga, siendo este reajuste de actualización por el que se opta de común acuerdo entre las partes. Los patrones de Pesca embarcados en buques de las empresas armadoras firmantes, que con anterioridad a la vigencia de este convenio percibían una remuneración superior a lo acordado en este artículo no podrán por aplicación de este convenio, percibir una suma inferior a la suya propia.-

#### ARTICULO 5: FORMA DE PAGO.

Para todos los PATRONES DE PESCA B/P CAT. A y B FRESQUEROS (efectivos y/o suplentes) se abonará a viaje alternado, salvo acuerdo de partes, el quinto (5º) día hábil, 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.

ARTICULO 6: 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.

ARTICULO 7: 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. 4).

ARTICULO 8: FERIADOS PAGOS.

Los días feriados pagos se liquidarán independientemente de la remuneración a la parte, y serán abonados junto con la remuneración correspondiente al viaje en que se verifican. El tripulante titular o suplente cobrará el feriado pago, salvo que en el día que se verifique el 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 lit b) se excluye expresamente la Asamblea General Ordinaria del día 30 de abril de cada año.

El tripulante contratado para la realización de una suplencia a término cobrará el feriado pago siempre que el mismo se verifique dentro de la marea que realiza la suplencia, una vez desembarcados no tendrán derecho a percibir el feriado pago.-

Para calcular el jornal de feriado pago del tripulante efectivo y/o suplente se tomará en cuenta el monto ganado en los doce días efectivamente trabajados anteriores al día feriado pago, dividido entre doce.

Cuando la duración de la suplencia sea menor a doce días, se calculará el jornal del día feriado pago tomando en cuenta el monto ganado en los días de duración de la marea dividido el número de días considerados.

Los tripulantes efectivos o suplentes cobrarán el feriado del día 1° 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.

Handwritten signatures and initials in blue ink on the left margin.

## ARTICULO 9: LICENCIA ANUAL Y SALARIO VACACIONAL.

La licencia y el salario vacacional se liquidarán independientemente de la remuneración a la parte. El periodo de licencia anual tendrá una extensión máxima de treinta (30) días naturales (termino previsto para la gente de mar por el Convenio Internacional de Trabajo Nro. 146, aun no ratificado por nuestro país) calculados sobre la base de 300 (trescientos) días enrolados (según libreta de embarque).-

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

El goce de licencia se efectuará dentro del año siguiente al de su generación, a cuyos efectos podrá ser fraccionada por acuerdo de partes, en períodos de 10 (diez) días cada uno. A los efectos correspondientes, se considerarán, los incrementos por antigüedad en el término de licencia de conformidad con los criterios previstos por la Ley 12.590 (art. 2).

Para calcular el jornal de licencia y el salario vacacional, a partir de las licencias generadas en el año 2019, se tomará exclusivamente el monto total de dólares ganados por concepto de parte pura más la licencia ordinaria del año anterior dividiéndose por los días efectivamente navegados más los días de licencia generada y gozada en el año anterior. Para el caso de la licencia generada en el año 2018, el jornal de la misma se calculará con el sistema vigente hasta el 30 de abril de 2019.

La remuneración de licencia y salario vacacional correspondiente 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.

## ARTÍCULO 10: TRABAJO Y TRASLADO DE BUQUES:

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 comenzaran a partir de la hora establecida para el zarpe aunque la tripulación no esté completa. Transcurridas las dos (2) horas referidas, el armador podrá determinar nuevo horario para el zarpe, el que será fijado con un intervalo no menor a doce (12) horas. En el caso 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 al patrón o no derivara de

causas de fuerza mayor, se abonará por las horas de espera la tarifa de U\$S 8,00/hora (dólares americanos ocho por hora) para el primer patrón, y U\$S 6,00/ hora (dólares americanos seis por hora) para el segundo patrón.

Cuando un buque deba ser trasladado desde el Puerto a un Dique o varadero dentro de Montevideo se abonará al patrón que lo traslade, la suma fija de U\$S 100 (dólares americanos cien).

#### ARTICULO 11: ESTADIA EN TIERRA.

En los buques fresqueros que trabajan en la altura y media altura, los patrones permanecerán 24 horas en puerto 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 reducción del tiempo de estadía en tierra, declarándose que esta circunstancia no dará derecho a pagos o compensaciones especiales.

En caso de que los buques descarguen en puerto que no sea el de su matrícula, se establece que se le adicionarán a las veinticuatro (24) horas de estadía, las que imponga el traslado de los Patrones a su domicilio y regreso, y en caso de la postergación del zarpe, será de cargo del armador la estadía y la alimentación de los patrones, así como el traslado necesario.

#### ARTICULO 12: ALISTE.

Las empresas armadoras firmantes se obligan a entregar a los patrones, los buques para viajes de faena de pesca cumpliéndose todas las condiciones mínimas que establece la Prefectura Nacional Naval y las ampliaciones que se detallan a continuación: a) los buques se alistaran, salvo común acuerdo de partes, con no menos de un 80% de su capacidad de cajas, correspondiendo que las mismas se encuentren en buen estado higiénico, que se provea hielo en cantidad suficiente para la conservación de la captura, artes de pesca, útiles, herramientas, repuestos y elementos de cubierta para el normal funcionamiento, en buenas condiciones de uso, y su control estará a cargo del contramaestre, de conformidad con el patrón; b)combustible, aceite, agua potable, como así también útiles, herramientas y demás materiales de máquinas, cuyo control estará a cargo del Primer Maquinista, de conformidad con el patrón; c) elementos de cocina, vajilla, ropa de cama, artículos de limpieza, comestibles y agua mineral, cuyo control estará a cargo del cocinero, de conformidad con el patrón; d)equipos de navegación, de detección de peces, de comunicación y útiles de administración considerados necesarios por el patrón cuyo control estará a cargo de éste. 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.

La empresa armadora es responsable de la limpieza del buque antes del zarpe del mismo. Por su parte, la tripulación deberá entregarlo en

condiciones normales de aseo 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.

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.

#### ARTICULO 13: 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.

#### ARTICULO 14: ROPA DE TRABAJO.

La dotación de los buques de pesca incluirá para cada patrón un pantalón, una camisa, calzado y un equipo completo de ropa de agua compuesto por saco o chaqueta, pantalón y botas, cuya reposición se hará contra la entrega del equipo usado. En caso de embarques de patrones relevantes, se les entregará dicho equipos en calidad de préstamo, mientras dure el relevo. Al finalizar el mismo, el relevante deberá reintegrarlo al armador.-

#### ARTICULO 15: DECLARACION INTERPRETATIVA.

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

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

La dotación de los buques de altura y media altura, a cargo de las empresas armadoras, además de lo detallado precedentemente, comprenderá los siguientes elementos para cada patrón: 1) un juego de ropa de cama, dos frazadas, una toalla de baño y una de mano en condiciones higiénicas de uso, estipulándose que en caso de extravío o deterioro injustificado, serán descontados de los haberes del patrón de acuerdo a su valor de reposición; 2) una pastilla de jabón de tocador por patrón, de reposición semanal; 3) los artículos de limpieza necesarios para el aseo normal del buque.-

**ARTICULO 17: REMOLQUE Y ASISTENCIA.**

A los efectos del remolque se estipula el siguiente régimen general: en todo buque de altura y media altura, el patrón cobrará U\$S 20 (dólares americanos veinte) la hora desde que se asienta en el libro de navegación hasta que finaliza el mismo. Al segundo patrón se le abonará U\$S 10 (dólares americanos diez) la hora. Para los patrones de buques que operen en la modalidad de pareja se le abonará el remolque siempre que obedezca a desperfectos de máquinas.

A los efectos de la asistencia, se estipula el siguiente régimen general: a) en el caso de que un buque levante las artes de pesca de un buque que tenga desperfectos mecánicos en su sistema de cobrado, b) en el caso de que un buque deba acompañar a otro, con dificultades en su sistema de seguridad a bordo, con riesgo de vida para la tripulación a juicio de su patrón. En ambos casos a) y b), se abonará al patrón del buque acompañante el tiempo que insuma la asistencia a razón de U\$S 15 (dólares americanos quince) por hora. A los efectos del cálculo del periodo a compensar se le aplicará el mismo criterio determinado en el literal anterior.-

**ARTICULO 18: 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 efectuó la venta, según designación que se haga de común acuerdo. El precio efectivamente obtenido será abonado por este a la empresa, con recibo oficial, repartiéndose el producido en las

proporciones que correspondan. No se consideran hallazgos si lo encontrado fueran artes del mismo barco en el transcurso del mismo viaje. Si transcurridos 30 días contados desde el arribo a puerto, los objetos no se hubieran 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 el presente artículo.-

#### ARTICULO 19: PREVENCION DE ACCIDENTES Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

La empresa armadora proporcionará los elementos de prevención de accidentes y seguridad, de conformidad con las disposiciones vigentes. Entre ellos se dispondrá del botiquín a bordo de acuerdo a los reglamentos que establece la Prefectura Nacional Naval. Los elementos de seguridad personal y los generales del buque serán vigilados y controlados periódicamente por los patrones y la tripulación en maniobras de zafarrancho. Los patrones tienen el derecho y la obligación de dar cuenta al armador de las carencias constatadas y éste se hará responsable de la reposición inmediata. La empresa armadora proporcionará acorde a las formas de pago, una copia fiel correspondiente al pago de la póliza de seguros contra accidentes laborales, certificando estar al día con el pago de dicha póliza. Los patrones del buque estarán presentes en el momento de efectuarse las inspecciones de seguridad.-

#### ARTICULO 20: TRATAMIENTO DEL PESCADO.

Una vez en cubierta, el pescado fresco será lavado con agua de mar, seleccionándose las especies comercializables y procediéndose luego a encajonarlo. Las cajas deberán contener especies uniformes las que se estibarán con hielo suficiente para su perfecta conservación. Los celebrantes conviene 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 redundara en beneficio de todos los participantes de la industria.-

Las cajas contendrán como máximo 25,5 Kgs. netos de pescado.-

#### ARTICULO 21: CONTROL DE CALIDAD Y DECOMISOS.

Los patrones o los tripulantes que estos designen, controlarán el peso y calidad del pescado desembarcado, debiendo la empresa antes del próximo zarpe, informar con planilla, la que contendrá los siguientes datos: nombre de la empresa, nombre del buque, total de cajas descargadas, por especie, promedio de kilos por especie y por camión, tonelaje total, calidad de la carga y firma del personal responsable de la empresa. Las cajas que contengan más de una especie de las autorizadas en este convenio, no serán

objeto de decomiso, siempre que se encuentren en buen estado para consumo y tengan el tamaño requerido. El número de cajas en las condiciones precedentemente establecidas no podrá exceder de 50 (cincuenta) cajas por viaje.-

Cuando la carga por sus condiciones pueda ser objeto decomisos y siempre que no exista acuerdo entre partes, se solicitará la intervención de DINARA dentro de las 24 horas de iniciada la descarga y antes del próximo zarpe.-

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, la Empresa Armadora se lo comunicará al Patrón de Pesca.

**ARTICULO 22: EMBARCO Y DESEMBARCO EN PUERTO DISTINTO AL DE MATRICULA.**

Será de cargo del Armador el pago de los gastos que demande el traslado de los patrones que fueran contratados en forma permanente para embarcar en puerto distinto al que residan en los siguientes casos: a) su primer viaje para comenzar la relación laboral; b) los viajes de ida y vuelta en los casos de goce de licencia anual, el viaje de regreso al finalizar la relación laboral. Asimismo, en los casos en que la operación se realice en puerto distinto al de la matricula con carácter eventual, serán de cargo del Armador los gastos que ocasione el traslado de los patrones.-

**ARTICULO 23: COMISION DE ESTUDIOS.**

Las partes integrarán una comisión en el ámbito de la DINARA, que estudiará la diversificación de las capturas de todas las especies aptas para el consumo humano y que sean comercializables ahora o en el futuro. A tales efectos, se comprometen a realizar los máximos esfuerzos para la constitución y funcionamiento de dicha comisión.

**ARTICULO 24: FINALIZACION DEL VIAJE ANTES DE EXPIRAR EL TIEMPO NORMAL DE CAPTURA.**

1) Cuando el armador, por causas de comercialización u otras de su exclusivo interés, decide interrumpir un viaje de pesca después de haber zarpado el barco sin haber éste completado los días previstos para la captura, deberá liquidar a los patrones como si el viaje hubiera sido completo, de acuerdo a la cantidad de cajas con que fue alistado el buque para ese viaje. 2) En los casos en que los buques no posean frigorífica o que la misma deje de funcionar durante el viaje, el patrón determinará hasta cuándo se podrá pescar sin que corra riesgo la carga por falta de hielo. Si el armador al ser comunicado de la falta de hielo a bordo y de la interrupción

de la captura por parte del patrón, diere órdenes expresas de continuar la faena de pesca a pesar de la situación planteada, serán de su responsabilidad los perjuicios que sufra la carga por falta de hielo; por lo tanto, si hubiese decomiso de esa carga, deberá remunerar a los Patrones teniendo en cuenta el total de la captura efectuada como si estuviese en buenas condiciones, tomando inclusive en consideración para ello el promedio de dicha captura.-

#### ARTICULO 25: VALIJA.

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

#### ARTÍCULO 26: SEGUNDO PATRON Y TECNICO DE PESCA.

Todos los buques que posean Certificado de Navegabilidad para Altura, extendido por la Prefectura Nacional Naval, continuarán incluyendo en su rol un Segundo Patrón, el que será remunerado y gozará de los derechos que le conceden los artículos sobre remuneración y elementos que componen la dotación del buque. Los segundos patrones serán elegidos por el patrón al mando del buque en acuerdo con el armador. Los técnicos de pesca que en el futuro se incorporen, deberán hacerlo con contrato a término su situación será excluida de los porcentajes estipulados como remuneración a la parte para la totalidad de la retribución.-

#### ARTICULO 27: LIBERTAD SINDICAL.

Las partes reiteran su reconocimiento sobre la vigencia de lo dispuesto en los Convenios Internacionales de la O.I.T. N° 87 y 98.-

#### ARTICULO 28: CUOTA SINDICAL.

A partir de la vigencia de éste convenio las empresas armadoras firmantes, con el consentimiento individual de sus patrones, harán la retención del importe de la cuota sindical correspondiente a los mismos.-

El descuento no podrá superar los porcentajes máximos legalmente admitidos. El Armador efectuará la entrega de los importes correspondientes a la cuota sindical descontada, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes. Dicho importe será cobrado por un funcionario de SUDEPPU debidamente autorizado.-

#### ARTICULO 29: 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.-

ARTICULO 30: DESPIDO.

El patrón de pesca no se reputará enrolado mediante contrato de ajuste por tiempo indeterminado hasta tanto cumpla con un periodo de carencia de cien días enrolado que se contarán a partir de la fecha del primer embarque en un buque de la empresa y haya trabajado exclusivamente para la misma empresa en forma consecutiva o continuada en el lapso de un año.

Se prevé expresamente que el cómputo del periodo de carencia se interrumpió cuando el patrón se ampare a DISSE, Banco de Seguros o Seguro de Paro. Cumplido el periodo antes referido, el patrón desembarcado definitivamente por la empresa sin una causa fundada en notoria mala conducta, será indemnizado por dicho desembarque. En ese caso se comunicará al patrón en forma fehaciente, las causas que motivan el desembarque. Si se suscitaran discrepancias, las partes estarán a la resolución de los organismos jurisdiccionales competentes. La indemnización por desembarque se calculará de acuerdo al siguiente régimen: los patrones que hubieran computado 200 (doscientos) jornales anuales tendrán derecho a una indemnización calculada a razón del salario de 2 (dos) días por cada 25 (veinticinco) jornales trabajados, partiendo del día del despido hacia atrás y computándose desde el día de ingreso, con un límite de 150 jornadas como máximo. El monto del jornal se obtendrá dividiendo el total ganado en el último año o fracción, si no computare un año, por los días efectivamente trabajados en el mismo periodo.



Se entiende por suplente aquel Patrón que es embarcado en un puesto de trabajo en lugar de otro tripulante y como máximo mientras dure la ausencia del mismo.-

En caso que se extinga la relación de trabajo (por renuncia, fallecimiento, etc.) del tripulante efectivo, el contrato de suplencia caerá de pleno derecho, sin que dé lugar al cobro de indemnizaciones por desembarque por parte del suplente.-

Las partes reconocen la aplicación reconocen de todas las normas actualmente vigentes relativas a la indemnización por despido para los trabajadores con remuneración variable, así como los derechos y obligaciones emergentes de las mismas, en lo que no esté expresamente previsto en este documento. El pago de la indemnización por despido en los casos en que corresponda, se abonará en moneda nacional sobre la base de la cotización oficial del dólar americano, tipo vendedor del mercado interbancario vigente al día del pago del mismo, siendo este el reajuste de actualización por el que optan de común acuerdo las partes.-

Handwritten signature and scribbles on the right margin.

### ARTÍCULO 31: 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.

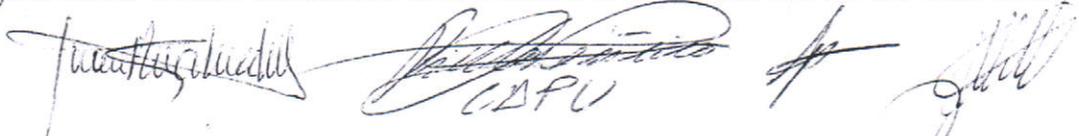
### ARTÍCULO 32: PERDIDA DE EFECTOS PERSONALES POR SINIESTRO.

La parte armadora indemnizará por un monto de hasta US\$ 700 (setecientos dólares) por todas las pérdidas o deterioros de efectos personales de los patrones, acaecidos como consecuencia de un siniestro a bordo, sin perjuicio de los subsidios que fija la legislación en relación a los institutos de Seguridad Social de la Republica.-

### ARTÍCULO 33: LIBERTAD SINDICAL:

De acuerdo a la Ley 17.940 en su art. 4º, las partes acuerdan el siguiente régimen de Licencia Sindical: a) el derecho a gozar de tiempo remunerado en el ejercicio de la actividad sindical, b) a tales efectos la empresa pagará la suma de US\$ 15 (dólares americanos quince) para los B/P CAT. B por mes, y USD 20 (dólares americanos veinte) para los B/P CAT A por cada barco de la empresa a SUDEPPU, c) Para el caso que un Patrón que trabaje en la empresa, deba permanecer en tierra por razones gremiales, ambas partes coordinarán el caso con la mayor antelación.

Dicha suma, será depositada en la Caja de Ahorro BROU (dólares) 001573091-00002 a nombre de SUDEPPU antes del día 10 de cada mes.

*Dante Pagan*  
  
SUDEPPU

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

**[10 MAY 2019]**

Montevideo, .....

Reg. Con el N° 2241, 2019

Folio, 01 al 08

Grupo 03

Sub-Grupo 01

LAUDO INSCRIPTO  
Entra en vigencia una  
vez publicado



Por Dte. Doc. y Registro  
Est. Verónica Rodríguez Trincabelli  
Div. Documentación y Registro