

ACTA. En Montevideo, el día 27 de diciembre de 2018, ante la Dirección Nacional de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social representada por la Dra. Carolina Vianes, comparecen: por una parte la empresa COOKE URUGUAY S.A. representada en este acto por el Dr. Pablo Díaz y por la otra parte los Sres. Carlos Vega, Héctor Sosa y Matías Kherlopian en representación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), quienes manifiestan:

- 1) Que en este acto presentan a la DINATRA, un Convenio Colectivo que regulará las relaciones laborales existentes entre la empresa compareciente y sus trabajadores, con vigencia desde el 1° de mayo de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2020.
- 2) Que el convenio colectivo será presentado por la empresa para su registro en la División Documentación y Registro del MTSS.

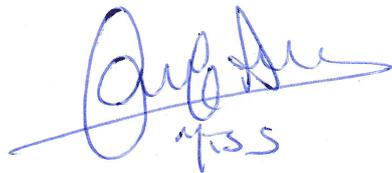
Para constancia, en el lugar y fecha indicados, se firman cuatro ejemplares del mismo tenor.


DÍAZ


M. KHERLOPIAN


CARLOS VEGA


Héctor Sosa
SUNTMA


MTSS

ANEXO I CONVENIO COLECTIVO CAPTURA CANGREJO ROJO

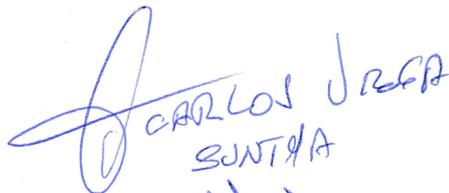
En Montevideo, a los veintisiete días del mes de diciembre de 2018, reunido el Consejo de Salarios del Grupo 3 Pesca, subgrupo 01 Captura del Cangrejo Rojo, por una parte el sector empresarial del subgrupo representado por el Dr. Pablo Díaz Anguilla, por la otra parte el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) representado por Carlos Vega, Héctor Sosa y Matías Kherleopiam, por el Poder Ejecutivo Carolina Vianes y Raúl Marichal, se conviene en celebrar el siguiente acuerdo como anexo del Convenio Colectivo firmado el día de la fecha que regula la actividad de captura del Cangrejo Rojo.

El presente acuerdo regirá únicamente para el Buque Maxal en las condiciones que a continuación se detallan:

Cuando se afecte la producción del buque, por problemas inherentes al mismo, impidiendo las tareas de faena diaria, la tripulación percibirá un jornal mínimo de USD 84.10 cada 24 horas (incluido el descanso semanal) trabajado por marinero, y el contraataca, segundo contraataca, jefe de planta, cocinero y bodeguero que corresponda según su categoría.

El presente acuerdo regirá únicamente para el buque Maxal y quedará sin efecto al momento que el referido buque sea desafectado, no generándose derechos adquiridos por parte de la tripulación del buque respecto a este beneficio.


DR. DIAZ


CARLOS VEGA
SUNTMA


M. KHERLEOPIAN


SUNTMA

CONVENIO COLECTIVO

En Montevideo, a los veintisiete días del mes de diciembre de 2018, por una parte la empresa COOKE URUGUAY S.A., representada por el Dr. Pablo Díaz y por la otra parte el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) representado por Carlos Vega, Héctor Sosa y Matías Kherlopian, convienen en celebrar el siguiente Convenio Colectivo, regulador de la relación laboral del personal embarcado o que se embarque en el futuro como tripulantes en los buques cangrejeros y mientras dure su vigencia.

Art. 1: VIGENCIA

El presente Convenio Colectivo tendrá vigencia desde el 1 de mayo de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2020 y será prorrogable automática y sucesivamente por períodos de un año, toda vez que alguna de las partes no lo denuncie total y/o parcialmente con noventa (90) días de anticipación al vencimiento del plazo original o de cualquiera de sus prorrogas, mediante telegrama colacionado o notificación notarial. Las partes acuerdan rever las condiciones del presente convenio al finalizar el mismo manteniendo las unidades productivas trabajando normalmente. Asimismo, las eventuales variaciones que puedan surgir de la revisión, serán retroactivas al 1er de enero del 2021.

Art. 2: CONTRATO DE ENROLAMIENTO

La relación entre el tripulante y el armador se formalizará mediante la suscripción del correspondiente contrato de enrolamiento, rigiéndose en lo pertinente por las normas del presente Convenio.

Art. 3 VALOR DE LA CAPTURA

Durante la vigencia del presente Convenio Colectivo y a los solos efectos del cálculo de la remuneración de la parte, se acuerda que el valor de la tonelada de Cangrejo Rojo será de US\$ 2550 (dólares americanos dos mil quinientos cincuenta).

Art. 4 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 períodos a la orden.

La parte mínima correspondiente al personal de marinería será el siguiente:

Primer contra maestre / Jefe de Planta	1,541 %
Segundo contra maestre/ Cocinero/ Asistente	1,208 %
Marinero	0,940 %
Bodeguero	0.995%

En todos los casos se mantendrán las diferencias de porcentajes entre las diferentes categorías correspondientes a la gente de mar. Estos valores se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano, tipo comprador, del mercado interbancario, vigente el día anterior al arribo del buque.

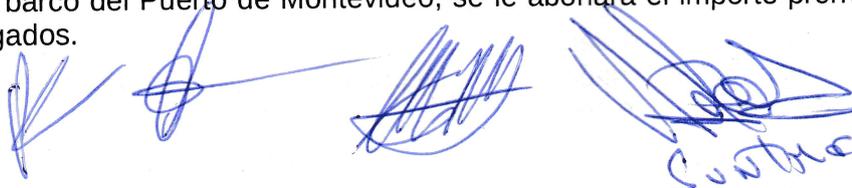
Las partes declaran expresamente, que la forma de remuneración convenida determina que los tripulantes no estarán sujetos a limitación de jornada, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 13.833, que declaran aplicable a las relaciones entre el Armador y los tripulantes.

Art. 5: FORMA DE PAGO:

Se abonará al finalizar el viaje, cuando el buque arribe al Puerto de Montevideo, la liquidación dentro de los cinco (5) días hábiles.

La empresa abonará al trabajador un adelanto de \$U 10.000 (Pesos Uruguayos diez mil) al décimo (10) días corridos contados a partir del día siguiente al zarpe del barco del Puerto de Montevideo.

En caso de que el tripulante se integre a la marea en una fecha posterior al inicio y anterior al décimo día hábil contado a partir del zarpe del barco del Puerto de Montevideo, se le abonará el importe prorrateado en relación a la cantidad de días navegados.



Dentro del día del arribo el buque a Puerto de Montevideo, la empresa abonará un adelanto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la remuneración a la parte líquida, descontado el adelanto otorgado luego del inicio de marea y cualquier otro tipo de retención que tenga el tripulante.

En ocasión de que el buque arribe de forma imprevista (derribadas forzosas que impiden completar la marea) un día inhábil, y la empresa no pueda efectuar el adelanto del 50%, la misma abonará a cada tripulante \$2000 (pesos uruguayos dos mil) a modo de adelanto, abonándose el resto del adelanto en el siguiente día hábil.

Para el suplente que realice un solo viaje, se le abonará al finalizar el mismo en un plazo de cinco días hábiles, todos los haberes devengados deducidos los adelantos a cuenta.

La negativa a embarcar y efectuar el comienzo de una nueva marea a la espera del cobro de la remuneración dentro del plazo de cinco (5) días hábiles de arribo del buque, será considerado como renuncia voluntaria del o los tripulantes que se nieguen a trabajar.

Art. 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. El mismo se calculará tomando en cuenta el total de los salarios pagados por el empleador en moneda nacional dividido doce.

Art. 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 un séptimo (1/7) adicional de la parte correspondiente a cada viaje redondo (conforme a lo previsto en el art. 4), calculado sobre la remuneración nominal.

Art. 8 LICENCIA ANUAL Y SALARIO VACACIONAL

Se determina la extensión ordinaria del periodo de licencia anual en 30 días naturales por 270 días embarcado. Cuando el tripulante no llegará a totalizar el tiempo mínimo señalado en el presente artículo, la duración de la licencia se calculará a razón de un (1) día de licencia por cada nueve (9) días embarcados. Se considera días embarcados los siguientes días: 1) Días de navegación; 2) Descanso semanal; 3) Feriados 1º de enero, 2º de enero, 1º de mayo, 18 de julio, 25 de agosto y 25 de diciembre; 4) Días en que el tripulante está enfermo o accidentado sin perjuicio de lo previsto por el Dec. Ley 14.407; 5) Días de trabajo en puerto; 6) Días en que el tripulante está en el Seguro de Paro. Este término 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 de 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 12.590 y normas modificativas.

Para calcular el jornal de licencia y el salario vacacional, se tomará el monto total de dólares ganados por el tripulante durante el periodo correspondiente y se abonará en moneda nacional sobre la base del equivalente a la cotización del dólar americano tipo comprador del mercado interbancario vigente al día anterior al pago, siendo éste el reajuste de actualización por el que se opta de común acuerdo entre las partes. Igual forma de cálculo se realizará para la indemnización por desembarque definitivo (art. 30). Se conviene, asimismo, que para calcular 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. La suma para el mejor goce de la licencia, se calculará de acuerdo a los días de licencia que correspondan a cada trabajador, de conformidad a las disposiciones normativas vigentes en la materia.

Art. 9: FERIADOS PAGOS

Los días feriados pagos se liquidarán independientemente de la remuneración a la parte, y serán abonados junto con la remuneración correspondiente al viaje en que se verifican. El tripulante efectivo cobrará el feriado pago, salvo que en el día en que se verifique el mismo este se encuentre en: a) goce de licencia extraordinaria, b) huelga, c) seguro de desempleo; o d) haya egresado por renuncia individual voluntaria, abandono de trabajo o despido. En consecuencia, se abonarán los días 1º y 2º de enero, 1º de mayo, 18 de julio, 25 de agosto y 25 de diciembre.

Para calcular el jornal del feriado pago del tripulante efectivo se dividirá el monto total ganado dividido los días de duración de la marea que se produzca.

Art. 10: TRABAJOS EN PUERTO Y TRASLADO DEL BUQUE

En caso de realizarse por parte del tripulante trabajos en puerto, los mismos se liquidarán y pagarán por separado a razón de U\$S 6/ hora para el tripulante cualquiera sea su cargo, El tiempo de trabajo que exceda de ocho (8) horas, incluida la media hora de descanso, será remunerado con un cien por ciento (100%) de recargo sobre el valor de las horas normales establecidas precedentemente. Las horas de trabajo correspondidas entre las 22.00 hs. y las 06.00 hs. se incrementarán con un veinte por ciento (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 del de origen, dique, varadero, fondeo (con excepción de capa por mal tiempo) 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/ hora. Cuando el buque se traslade a un puerto, un dique o un varadero sitios en el extranjero, la remuneración se establecerá mediante acuerdo de partes. Los precios se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano al tipo de cambio interbancario comprador, vigente al día anterior al arribo a puerto, y se harán efectivos en las oportunidades indicadas en el art. 5 de este Convenio Colectivo.

Las partes declaran expresamente y por vía interpretativa, que la declaración final del artículo 4º de este convenio rige también para el traslado del buque en los términos del presente artículo, por lo que los tripulantes no estarán sujetos a limitación de jornada durante el mismo

Art. 11: ESTADIA EN TIERRA

Los tripulantes permanecerán setenta y dos horas en tierra como mínimo (entre el arribo de un viaje completo y la salida del otro).

Los tripulantes permanecerán un mínimo de veinticuatro (24) horas en tierra (entre el arribo de un viaje y la salida del otro), cada 9 días navegados 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.

El retraso o la suspensión de la salida del buque debido a reparaciones, desperfectos mecánicos, resolución de las autoridades competentes, medidas sindicales o por cualquier razón no imputable directamente al Armador, no generará derecho a compensación de especie alguna a favor de la tripulación. Las partes podrán acordar que los períodos de estadía en tierra se destinen al goce de la licencia anual, de acuerdo a lo previsto en el artículo 8 de este Convenio, o en su defecto, derecho de amparo al seguro de paro.

Serán destinadas a maniobras, tareas de aliste y traslado de nasas hasta un máximo de dos (2) horas contadas a partir de la hora establecida para el zarpe. Transcurridas las mismas el armador podrá determinar nuevo horario para el zarpe, el que será fijado con un intervalo no menor a doce (12) horas. En el caso de que el zarpe no se produzca una vez cumplidas las referidas dos horas y siempre que ello se deba a razones no imputables a la tripulación o a causas de fuerza mayor se abonará por el tiempo de demora el monto de U\$S 6/hora a los tripulantes sin importar su categoría. Computándose las horas a pagar a partir de las dos horas de presentación del tripulante en el barco. No se abonarán las horas en que el tripulante no se encuentre a bordo del buque por el motivo que fuere. En caso de que el Patrón ordenase la realización de trabajos manuales, éstos se liquidarán de acuerdo a los valores establecidos para los trabajos en puerto.

Sin perjuicio de lo establecido previamente, en caso de que un marinero no llegue dentro de las dos horas de la hora de zarpe, la empresa podrá considerar que el mismo rechazó la convocatoria a embarcarse y podrá citar a otro marinero en su lugar, sin que a este le corresponda remuneración alguna.

La demora en el zarpe no podrá ser superior a ocho (8) horas desde la hora de citación; transcurridas las mismas, el cambio de la hora del zarpe será automático, salvo común acuerdo entre las partes, el que será fijado con un intervalo no menor a doce horas. El pago de las retribuciones por tiempo de demora se realizará en las formas y condiciones establecidas en el art. 5.

En caso de que se produzca por el motivo que fuere cambio de la hora de zarpe y a solicitud de algún tripulante que resida en el interior del país para pernoctar a bordo, dichas horas no se considerarán como horas a la orden.

No se citará a la tripulación para zarpar entre las 22 y las 6 de la mañana. Salvo acuerdo de partes.

Art. 12 ALISTE

El buque quedará alistado antes del zarpe correspondiente, con la capacidad para completar la capacidad de bodegas o cubrir un mínimo de 40 días de marea, salvo que ambas partes convengan en realizar una marea más reducida en alguna circunstancia especial, de acuerdo con la naturaleza de la pesca, necesidades de mantenimiento, etc. La capacidad será determinada en términos de combustible, víveres, carnada, material de empaque, aceites y artes de pesca con los insumos necesarios para su reparación.

Como contrapartida, el tripulante enrolado se obliga a prestar servicios hasta completar la marea, salvo caso de fuerza mayor. Al arribo a puerto es responsabilidad de la tripulación entregar el buque listo para la descarga con el material, artes de pesca ordenados en cubierta o lugar correspondiente y en condiciones de adecuada limpieza. El control del aliste estará a cargo del Patrón quien podrá delegar la responsabilidad en el contraataca y/o jefes de planta o quien el patrón considere. El aliste incluirá todos los elementos de la dotación del buque y en especial, los previstos en los Artículos 16, 17 y 18 del presente convenio colectivo. El control de los elementos de cocina estará a cargo del responsable designado por la empresa y el Patrón quien podrá delegar en el cocinero esta responsabilidad. La empresa armadora es responsable de la limpieza del buque antes del zarpe del mismo. La tripulación, por su parte, se compromete a colaborar durante toda la marea al mantenimiento de las condiciones de higiene de la misma, así como a entregar el buque en condiciones normales de aseo al arribo del puerto.

En el caso de que el pedido de víveres realizado por el cocinero sea insuficiente para terminar la marea, y el mismo debe de ser complementado a dicho fin, dicho accionar será considerado falta grave por parte del cocinero.

Art. 13: VIVERES

Los víveres para el consumo de la tripulación durante el servicio a bordo formarán parte de la dotación del buque, y, por lo tanto, será de cuenta y cargo del armador, siendo responsabilidad del patrón quien podrá delegar en el cocinero su administración y control. Su suministro se realizará de conformidad con el consumo tipo que ha sido habitual en el buque, teniendo en cuenta el número de tripulantes del Rol. La empresa armadora deberá proveer de víveres no perecederos procurando prever situaciones excepcionales.

En caso que algún tripulante se encuentre desechando/descartando, se considerará una falta grave, desembarcándose ese tripulante por notoria mala conducta sin derecho a indemnización

Art. 14: 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: A) Por cada tripulante: a) un equipo de agua impermeable de buena calidad (chaqueta, pantalón); b) un juego de botas largas de goma; estos implementos serán renovados al inicio de la campaña o cada seis (6) mareas contra retiro de la unidades usadas; c) casco, chaleco de impacto para el personal de cubierta; d) un par de guantes tejidos y un par de guantes de goma; e) equipo blanco de planta (pantalón, casaca, mandiletas, cofia, guantes y tapabocas. Todo este suministro será según necesidades de la marea (renovables contra retiro de las unidades usadas) a cuyos efectos el buque contará con unidades de reemplazo suficientes. B) Para el cocinero se proveerá: a) un pantalón, b) una camisa de trabajo, c) un delantal, d) un par de zapatos (estos implementos serán renovados igualmente que en A). 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 referidos será de responsabilidad del Patrón o de quien 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.

Art. 15: 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 usadas deterioradas sin culpa del tripulante, un juego de ropa de cama (funda y dos sábanas), una toalla de baño y una de medio baño de buena calidad 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.

Art. 16: DECLARACION INTERPRETATIVA

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

Art. 17: 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 un buque cangrejero realice remolque, la empresa armadora le abonará a la tripulación que realice el remolque el siguiente valor:

Marinero U\$S 700, Bodeguero U\$S 760, Segundo Contra maestre y Asistente de Planta U\$S 805, Cocinero, Contra maestre y Jefe de Planta U\$S 910

El valor antes mencionado abarca todas las tareas que el tripulante deba de realizar a razón de la realización del remolque e incluye el monto correspondiente al descanso semanal.

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.

Art. 18: OBJETOS DE VALOR HALLADOS EN EL MAR

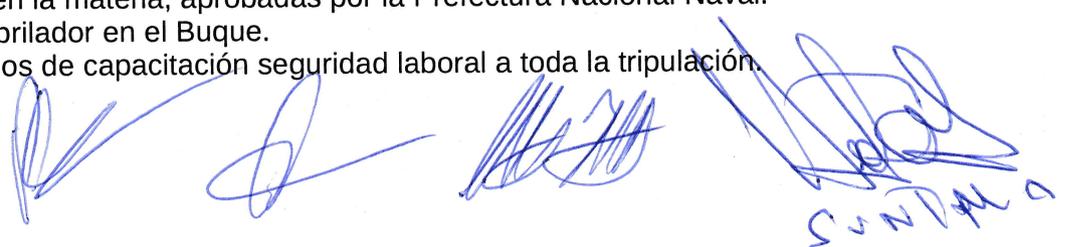
Del precio de comercialización que reciba efectivamente la empresa armadora por los objetos hallados en el mar, le corresponderán dos tercios (2/3) a la tripulación. Los objetos serán tasados por personal idóneo nombrado por las partes o se procederá, si así lo convienen las partes, a la entrega de los 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 en 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 a su cargo, con acuerdo del armador en el precio, repartiéndose el producido en la forma establecida en este artículo.

Art. 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 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.

Se debe incluir un desfibrilador en el Buque.

Deberán realizarse cursos de capacitación seguridad laboral a toda la tripulación.



Art. 20 TRABAJOS NO ESPECIFICOS EN LA MAR

Por los trabajos no específicos en la mar, los tripulantes recibirán una compensación lineal de U\$S 6 si importar la categoría. Estos valores se abonarán en moneda nacional sobre la base del equivalente de la cotización del dólar americano, indicada en art.4 de este Convenio Colectivo y se pagará en la forma establecida en el art. 5 del mismo.

Se considerará trabajo no específico únicamente las tareas que no formen parte directa del proceso productivo de pesca del Cangrejo Rojo a través de la modalidad de nasas.

Son trabajos no específicos:

- a) Bodega (movimientos de: cajas, carnada o cualquier insumo que se disponga luego del arranche)
- b) Armado de líneas nuevas, ya sea en su totalidad o solo un tramo (el enganche de nasas al cabo no se considera tarea no específica, la reparación de las nasas no se considera trabajo no específico)
- c) Enganche de tiros y amarre de adoquines a las nasas
- d) Recuperación de líneas caladas (sin carnada o abiertas), que se realice para dar inicio a la pesca en la marea, en los casos que las nasas se hayan calado con carnada y transcurrieran más de diez días (10) el levantamiento de las mismas será trabajo no específico.
- e) Armado de boyas artesanales

No se considerará trabajo no específico:

- a) Levantamiento y estiba de líneas una vez que se culmine la marea.
- b) Enganche de nasas a cabo.
- c) Reparación de nasas, salvo que el estado de la misma no justifique su reparación y se deba reconstruir totalmente, de acuerdo al criterio conjunto del Contramaestre y el Capitán.
- d) Reparación de boyas
- e) El levantamiento de líneas al inicio de la marea, que hayan sido caladas con carnada, si contienen captura para producción, a excepción de lo previsto en el literal d) de los trabajos no específicos.
- f) Reparación de línea en caso de rotura

Art. 21 TRATAMIENTO DEL PESCADO

Una vez en cubierta la captura deberá manipularse y tratarse de acuerdo a las directivas impartidas por el Armador y/o Capitán del buque, en especial las referentes a clasificación, calidad, procesado, congelado y acondicionamiento. Los pesajes y determinación de los promedios de los calibres del Cangrejo desembarcado se realizarán en el muelle.

Art. 22 FAENA

Las condiciones sobre especies y faena de pesca, serán determinadas por el armador antes del zarpe, a través del Patrón del buque, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes o que se dictaren en el futuro. Las partes se comprometen a realizar el máximo esfuerzo para coadyuvar con los esfuerzos de las autoridades nacionales y muy particularmente con los que debe desarrollar la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DI.NA.R.A.) en el ámbito de las negociaciones regionales e internacionales, así como en el resguardo de los recursos naturales y del medio ambiente, para la preservación y desarrollo necesario de las especies y de la explotación de los recursos marítimos, respetando las normas nacionales e internacionales vigentes en el país.

Art. 23 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 siempre y cuando el desembarque se produzca por decisión unilateral de la empresa.

El armador no será responsable por los gastos de traslado, alojamiento y comida del tripulante que desembarque voluntariamente en puerto distinto al de matrícula del buque, a excepción de causas de enfermedad grave que le impida completar la marea de acuerdo a indicación médica, accidente laboral o de fuerza mayor debidamente comprobadas. En caso de que no se acredite la dolencia esgrimida dentro de los 5 días hábiles de desembarcado, la empresa le descontará los gastos ocasionados de la liquidación de la marea.

En ocasión de que el buque arribe a puerto distinto de su matrícula, con el fin de realizar reparaciones, reaprovisionarse o resguardarse por condiciones climáticas, si el tripulante desciende del mismo sin autorización del Patrón se considerara que se produjo abandono de tareas por ende desembarco voluntario.

Art. 24 GRUMETES

El buque podrá embarcar grumetes no incluidos en la tripulación establecida para su explotación comercial, los que percibirán una remuneración equivalente al 50% del líquido que perciben los marineros.

Art. 25 VALIJA

Cada tripulante podrá retirar por viaje redondo hasta un máximo de quince (15) kilogramos de fauna acompañante, quedando expresamente prohibido el retiro de Cangrejo Rojo por parte de cualquier tripulante, el incumplimiento de la presente disposición se considerará falta grave y dará lugar al despido del infractor por la causal de notoria mala conducta.

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 a la parte.

Art. 26 LIBERTAD SINDICAL

Las partes reiteran su reconocimiento de la vigencia de lo dispuesto en los Convenios Internacionales de OIT Nos. 87 y 98 sobre mutua libertad sindical, positiva y negativa, negociación colectiva, así como la Ley 17.940 de Libertad Sindical.

Asimismo, se establece que no se requerirá a los tripulantes otra documentación que la libreta de embarque a los efectos de embarcar en los buques cangrejeros.

Art. 27 DELEGADO DE BARCADA

El delegado de la barcada del buque en el que se produzca algún diferendo colectivo, podrá permanecer en tierra con el fin de participar en la Comisión de Relaciones Laborales. Durante el periodo que el tripulante se encuentre ejerciendo la representación de la barcada, percibirá lo que corresponda por licencia gremial (a cargo de la tripulación), computándose dicho periodo a los efectos de la generación de la licencia anual ordinaria, debiendo el SUNTMA informar mediante nota dicha situación.

Una vez al año, cuando el delegado de barcada permanezca en tierra para participar en la asamblea nacional de delegados la empresa le abonara el salario correspondiente al total de lo devengado en la marea., de acuerdo al cargo que ocupa en el buque.

En ocasión del feriado del 1 de mayo, el delegado de barcada podrá permanecer en tierra, continuando el buque con sus tareas habituales de pesca.

Art. 28 CUOTA SINDICAL

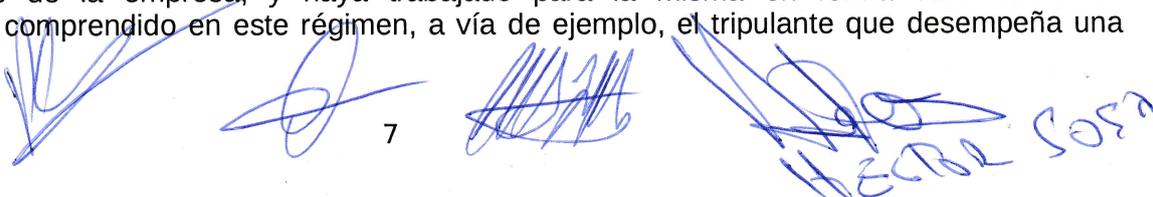
A partir de la vigencia de este convenio las empresas armadoras, con el consentimiento individual de sus tripulantes, harán la retención del importe de la cuota sindical correspondiente a los mismos. El descuento no podrá superar los porcentajes máximos legalmente admitidos. La empresa armadora efectuará la entrega de los importes correspondientes a la cuota sindical descontada, el día 10 de cada mes. Dicho importe será cobrado por un funcionario debidamente autorizado por el SUNTMA.

Art. 29 DIA DEL PESCADOR

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

Art. 30 DESEMBARQUES DEFINITIVOS

El tripulante pesquero no se reputará enrolado mediante el contrato de ajuste por tiempo indeterminado hasta tanto cumpla con un período de carencia de cien (100) 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. En consecuencia, no estará comprendido en este régimen, a vía de ejemplo, el tripulante que desempeña una suplencia.


7
HECTOR SOSA

Cumplido el período antes referido, el tripulante desembarcado definitivamente por la empresa sin causa justificada, será indemnizado por dicho desembarco, salvo que haya configurado notoria mala conducta. En ese caso se comunicará al tripulante, en forma fehaciente, las causas que motivan el desembarco. Si se suscitara discrepancias, las partes estarán a la resolución del organismo competente. La indemnización por desembarco 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.

Art. 31 DISPOSICIONES GENERALES

En ocasión de que un tripulante manifieste su negativa a desempeñar las tareas, estando en buenas condiciones de salud, para las que fue contratado, dejara de percibir remuneración debiendo permanecer a bordo hasta la finalización de la marea. Si en ocasión de mal tiempo si el buque se dirige a puerto a fin de cobijarse se podrá desembarcar el trabajador renunciante. El resto de la tripulación asumirá las tareas que el renunciante realizaba, distribuyéndose entre la misma la parte correspondiente al renunciante. La tripulación deberá asumir las tareas de hasta un máximo de tres (3) marineros renunciantes, en caso de que se nieguen a realizar tareas más de 3 tripulantes, el armador deberá desembarcar en el puerto más cercano a los renunciantes y embarcan nuevos tripulantes que cubran sus tareas.

El mismo procedimiento se seguirá cuando un trabajador ostente una dolencia u enfermedad por la cual el servicio médico de tierra no indique la necesidad de desembarcar al tripulante afectado.

En caso de que un tripulante sea desembarcado a instancias de los síntomas que manifieste adolecer, deberá presentar a la empresa armadora dentro de los 5 días hábiles de efectuado su desembarco, un certificado médico que acredite la enfermedad u dolencia manifestada, en caso contrario se considerara que el tripulante realizó desembarco voluntario.

Art. 32 CONTROL DE CALIDAD Y DECOMISOS

Los tripulantes o quienes éstos designen, controlarán la cantidad de cajas descargadas en el puerto, quedando autorizados para presenciar la descarga, debiendo la empresa armadora informar el detalle de la captura y la hora de dicha operatividad y muelle en el que se realizará.

La materia prima que sea decomisada, no habilitada para exportación o se tenga que destruir por incumplimiento de los estándares de calidad (bluing o cualquier elemento que no deba estar presente en el producto) o por observación de DINARA, no será considerada a los efectos del cálculo de la remuneración.

Art. 33 ENTREPORT

Se acuerda que se entregará 2 cartones de cigarros por marinero al zarpe del buque, y consecuentemente 2 cartones cada 7 días, que serán descontados de la liquidación final de la marea.

Art. 34 ALCOHOL Y DROGAS

Se establecerá protocolo y control de consumo de alcohol y drogas previo al zarpe del buque, no estando permitido de acuerdo a las disposiciones legales el uso/consumo o bajo los efectos de cualquiera de ellas, a bordo.

Art. 35 DISPOSICION FINAL

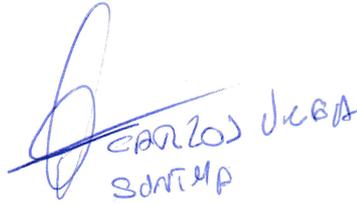
1. Durante la vigencia del presente convenio ni el SUNTMA ni las barcadas pertenecientes al SUNTMA realizarán medidas de fuerza por mejoras salariales consideradas en la presente negociación; sin perjuicio del libre derecho sindical de los trabajadores a participar en movilizaciones colectivas de carácter general convocadas por el SUNTAMA y/o PIT – CNT.
2. Cualquier situación conflictiva o cualquier situación que pudiera originar un conflicto, será comunicada previamente a la otra parte y se tratará la misma en una comisión bipartita; sin perjuicio de las instancias paritarias que en cada empresa estuvieren previstas.
3. En caso de no llegarse a un acuerdo en ese ámbito bipartito se elevará el diferendo a la competencia natural del MTSS a través de la DINATRA y no habiéndose arribado a acuerdo en un plazo de 14 días, ambas partes quedan en libertad de acción para tomar las medidas que consideren pertinentes.

4. El presente acuerdo se considera un compromiso integral, en consecuencia, el incumplimiento de cualquiera de sus disposiciones por algunas de las entidades pactantes, dará derecho a considerarlo totalmente denunciado en forma unilateral, dejándose de aplicar sus cláusulas, dándose previamente cumplimiento con lo establecido en los numerales 1, 2 y 3 del presente artículo, denuncia que se deberá promover ante la justicia laboral tal como lo prevé la Ley 18.566.

5. Durante todas las instancias de negociación a consecuencia de la aplicación de la presente cláusula, ambas partes se comprometen a negociar de buena fe absteniéndose de tomar medidas de cualquier naturaleza a causa del diferendo. A los efectos de formalizar la denuncia, las partes aceptan como mecanismos validos de notificación cualquier medio escrito fehaciente.

6. En caso de diferendo en los puntos antes mencionados de este artículo, la empresa continuará negociando con el delegado de barcada, o la dirección del SUNTMA, sin perjuicio de la operativa normal del buque velando por la continuidad operativa del buque y su tripulación.


MARIA L


CARLOS JUBA
SUNTMA


M. KHORRAM


SUNTMA
Hector Saez