

CONTRATO DE ENROLAMIENTO: En Montevideo, -----, por una parte, el Tripulante ----- L/E o C.I. ----- con domicilio en la calle -----y por la otra parte la Empresa Armadora ----- representada por ----- constituyendo domicilio en -----; las partes acuerdan celebrar el siguiente Contrato de Enrolamiento (en adelante “Contrato” o “Acuerdo”), regulador de la relación laboral como tripulante en los buques de pesca CAT. B denominado/s: ----- y mientras dure su vigencia, de acuerdo a las siguientes estipulaciones.

ARTÍCULO 1. VIGENCIA: La relación entre el tripulante y el armador se formalizará mediante la suscripción del Contrato de enrolamiento, rigiéndose en lo pertinente por las normas del presente acuerdo, para lo cual la presente suscripción queda delegada a quien designe la empresa.

El tripulante es contratado en calidad de:

A) SUPLENTE A TERMINO:

El tripulante embarca como suplente del señor y mientras dure la ausencia del mismo, cesando en dicho puesto al reintegro del titular, sin responsabilidad alguna para el Armador en lo referente a la Indemnización por Despido.

B) PARA OCUPAR UNA PLAZA VACANTE:

El tripulante embarca para ocupar una plaza vacante, quedando sujeto al período de carencia de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 31 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 2. VALOR DE LA CAPTURA (SALARIO): Las partes convienen fijar el valor básico de la captura en función de las variables del mercado internacional según los parámetros, forma de cálculo y oportunidades ya acordadas y que se observen en el ámbito de la Comisión de Precios a que refiere el artículo 4 de este acuerdo.

Se establece el precio de la corvina en US\$ 840 (ochocientos dólares estadounidenses) a partir de la firma del presente acuerdo hasta que el valor de la Comisión de Precios iguale dicho valor. Una vez que el valor de la Comisión de Precios alcance los US\$ 840 se aplicará un 5% por encima del precio mes a mes (que fije para ese mes la comisión de precios), durante toda la vigencia del presente acuerdo.

ARTÍCULO 3. COMISIÓN DE PRECIOS: Se ratifica que la Comisión de Precios estará

integrada bipartitamente por representantes de CAPU – CIPU y representantes del SUDEPPU y el CMN, 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 acuerdo 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 Contrato, nuevos mercados y otras especies que puedan ser objeto de captura.

ARTÍCULO 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 periodos a la orden.

El porcentaje de "la parte" para los tripulantes de los buques de pesca costeros se establece a continuación. 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.

PARTES	MARINERO	COCINERO	CONTRAM.	2° CONT.
COSTEROS MEDIA ALTURA	1.99562	2.29471	2.89157	

ARTÍCULO 5. FORMA DE PAGO: Para todos los tripulantes (efectivos y/o suplentes) de B/P MEDIA ALTURA (CAT B) se abonará, el sexto (6°) día corrido 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; salvo los casos excepcionales de que el sexto día sea inhábil, la empresa depositará un adelanto de \$ 4 por caja comunicándolo al sindicato.

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. Para los tripulantes efectivos y/o suplentes se les abonará un adelanto total de \$ 4 (cuatro pesos) por caja que se efectiviza de la siguiente manera: en el caso de que

sean menos de 1000 cajas se abonara en efectivo los \$ 4 (cuatro pesos) por la cantidad de cajas; si son más de 1000 cajas el excedente se pagará a través de los medios habituales de pago usados para abonar las liquidaciones el mismo día de la llegada del barco si es en horario hábil. Si el barco llegara en día y horario inhábil se abonará el primer día siguiente. Se entiende por día hábil el día de funcionamiento de las instituciones bancarias y/o financieras independientemente de los días que éstas requieran para que las transferencias queden acreditadas en las cuentas de cada trabajador.

ARTÍCULO 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 abonados por el empleador en moneda nacional dividido doce, como indica la ley.

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. 5) calculado sobre la remuneración nominal.

ARTÍCULO 8. 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 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 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); 5) Días de trabajo en puerto; 6) Días en que el tripulante está en goce de la licencia ordinaria; 7) Días que el tripulante está amparado en el seguro de paro.

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 periodos 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 en cuenta el monto total de rubros salariales (dólares pagados por la empresa armadora) y ganados por cada tripulante durante el año inmediato anterior a la iniciación de la licencia, con excepción del aguinaldo y del salario vacacional, dividiéndose por los días efectivamente navegados y efectivamente trabajados en puerto y días en goce de licencia ordinaria en igual periodo.

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, seguro de paro 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 calculará a razón de 1 día de licencia por cada 15 días de vinculación laboral con la empresa armadora y hasta por un plazo máximo de 2 años. Asimismo, para dicho cálculo se tomará el monto total de los rubros salariales (dólares pagados por la empresa armadora) y ganados por cada tripulante durante el año inmediato anterior de la licencia, con excepción del aguinaldo y del salario vacacional, dividiéndose por los días efectivamente navegados y efectivamente trabajados en puerto y días en goce de licencia ordinaria en igual periodo. 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. Se hace constar que dicha norma sobre licencia y salario vacacional para los tripulantes constituye una norma más favorable que sólo regirá mientras dure la vigencia de este convenio colectivo.

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.

ARTÍCULO 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 (titular o relevante) cobrará el feriado pago, los días 1 de enero, 2 de enero, 1 de mayo, 18 de julio, 25 de agosto y 25 de diciembre y los que sean determinados por el gobierno como feriados pagos, también cuando la paralización de actividades se produzca por la realización de asambleas ordinarias y en conflicto, salvo que en el día que se verifique el feriado pago el mismo se encuentre en: a) goce de licencia extraordinaria; b) seguro de desempleo.

El tripulante contratado para la realización de una suplencia a término cobrará el feriado pago: a) si el feriado se da dentro de la marea en que se realiza la suplencia, b) si el arribo del buque es previo al feriado, pero generaron el mismo y el buque sale con posterioridad al feriado. 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.

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

ARTÍCULO 10. TRABAJOS EN PUERTO Y TRASLADO DEL BUQUE: En caso de realizarse por parte del tripulante, trabajos en puerto diferentes a los establecidos en el Art. 12 del presente acuerdo, los mismos se liquidarán y pagarán por separado a razón de U\$S 7.00/hora (siete 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 7.00/hora (siete dólares por hora).

Cuando el buque se traslade a puerto, dique o varadero extranjero, la remuneración se establecerá mediante acuerdo de panes. 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 11. ESTADIA EN TIERRA Y CONTINUIDAD: En los buques costeros de media altura, los tripulantes permanecerán veinticuatro horas (24) 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, sean realizadas en puerto o en la mar, contadas a partir de la hora establecida para el zarpe las que serán pagas a razón de U\$S 7.00/hora (siete dólares por hora).

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 (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 7,00/hora (siete 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, 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 7,00/hora (siete 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 preestablecida).

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 periodo de paralización del buque.

ARTÍCULO 12. ALISTE: El buque se alistará, con ochenta por ciento (80%) de su dotación normal de cajas como mínimo, correspondiendo que las cajas 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 completado la carga, los tripulantes cobrarán 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 contra maestre. 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 acuerdo. 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 contra maestres.

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 13. VÍVERES: 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.

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 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:

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 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, e) 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 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.

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

ARTICULO 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 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, quien podrá delegarla en el cocinero o en el segundo conmaestre; 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 16. 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 Acuerdo, 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 alcance de este principio, cooperarán recíprocamente a ratificarlo en cualquier ámbito en que ello resulte necesario.

ARTÍCULO 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 el mismo sea prestado por buques de pesca, regirán las siguientes disposiciones.

En caso de remolque por problemas de máquinas, practicados de un buque de pesca a otro buque de pesca, la retribución de la tripulación de ambos buques (remolcador y remolcado) será la

siguiente: U\$S 8,00/hora (ocho 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 8.00 hora (ocho dólares) por hora.

ARTÍCULO 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 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 este artículo.

ARTÍCULO 19. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD: La empresa Armadora proporcionará los elementos de prevención de accidentes y seguridad de conformidad con las disposiciones vigentes en la materia. Entre ellos se dispondrá de botiquín a bordo, de acuerdo con las reglamentaciones que establece la Prefectura Nacional Naval. Los elementos de seguridad personal y los generales del buque serán vigilados y controlados periódicamente por la tripulación en maniobras de zafarrancho. Todo hombre de mar tiene derecho y obligación de dar cuenta de las carencias que se constaten respecto de estos elementos al Patrón del buque. Asimismo, se dispondrá el lugar visible el texto de las disposiciones vigentes en la materia, aprobadas por la Prefectura Nacional Naval.

ARTÍCULO 20. TRABAJOS "NO ESPECIFICOS EN LA MAR: Los trabajos no específicos en la mar se abonará a razón de U\$S 7,00/hora (siete dólares) por hora. Este valor se abonará en moneda nacional, sobre la base equivalente de la 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.

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 cómo trabajo extra. El buque irá provisto, de un mínimo de 2 redes en estado de uso; 2) hacer repuestos (vientos, malletas, balsas, bozas, búsqueda, verticales, 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 arrancar 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 de la bodega. Colocación de canaletas.

ARTÍCULO 21. 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 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 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, habiendo sido notificado el patrón y contraмаestre, y en caso de no concurrir a la Planta se aceptará el decomiso realizado por la empresa.

A los efectos de determinar el peso por caja a partir de la fecha de vigencia del presente Acuerdo, 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 contraмаestre previo a la salida del barco de pesca, de acuerdo con el artículo 13 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 22. 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 subexplotadas que sean comercializables.

ARTÍCULO 23. EMBARCO V 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 24. VALIJA: Cada tripulante de buques costeros 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; e) que el mismo no altera el régimen de remuneración a la parte.

ARTÍCULO 25. 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 26. DESEMBARQUES DEFINITIVOS: El tripulante pesquero no se reputará enrolado mediante contrato de ajuste por tiempo indeterminado hasta tanto cumpla con un período de carencia de 100 (cien) días efectivamente navegados, 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 suscitaren 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 presente contrato de enrolamiento.

ARTÍCULO 27. DISPOSICIONES GENERALES: Las partes se obligan a resolver cualquier diferendo sin afectar la operatividad del buque.

ARTÍCULO 28. 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 29. 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 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 U\$S 840 (ochocientos cuarenta dólares estadounidenses) a partir de la firma del presente Convenio Colectivo y hasta que el valor de la Comisión de Precios iguale dicha suma. Una vez que el valor de la Comisión de Precios alcance el valor de U\$S 840 para la corvina, se aplicará un 5% por encima del precio mes a mes durante toda la vigencia del Convenio Colectivo.

En caso de existir un problema en la empresa por falta de pago o faltante de algún elemento de la dotación del buque, se abonará dicho bono a ambas barcadas. 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 de 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.

Si a la salida de un viaje hubiere cualquier diferendo, este será zanjado aplicando el artículo 27 de este Acuerdo, 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, no se generará dicho bono para ese viaje

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

ARTICULO 30. CANASTA NAVIDEÑA: Para todos los tripulantes (efectivos y/o suplentes) de buques de pesca que efectúen el último viaje del año según el rol de tripulación, se les abonará un bono equivalente al 15% del salario mínimo nacional vigente al momento del pago. Dicho

bono se pagará el 20 de diciembre de cada año mediante tickets alimentación. Y PARA CONSTANCIA SE FIRMAN DOS EJEMPLARES DE UN MISMO TENOR EN EL LUGAR Y FECHA INDICADOS EN LA COMPARECENCIA.

Trabajador

p/Empresa Armadora