

**EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN
SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:**

PROYECTO DE LEY DE EXENCIÓN PARCIAL DEL PAGO DEL IMPUESTO A LOS INGRESOS PERSONALES, PARA TODO EL PERSONAL EMBARCADO QUE DESEMPEÑE TAREAS A BORDO DE CUALQUIER TIPO DE BUQUES.

ARTÍCULO 1.- Déjese sin efecto, para todo el Personal Embarcado que desempeñe tareas a bordo de cualquier tipo de buques, la derogación del inciso x) del artículo 26 de la ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, establecida en el artículo 70 de la ley 27.743.

Como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo anterior, el inciso x) del artículo 26 de la ley de impuesto a las ganancias quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 26: Están exentos del gravamen:

inc. x): La diferencia entre el valor de las horas extras y el de las horas ordinarias, que perciba el Personal embarcado que desempeñe tareas a bordo de cualquier tipo de buques, en relación de dependencia por los servicios prestados en días feriados, inhábiles y durante los fines de semana, calculadas conforme la legislación laboral correspondiente."

ARTÍCULO 2.- Incorpórese como último párrafo del artículo 82 de la ley de Impuesto a las Ganancias (TO Decreto 824/2019) el siguiente:

Considerando la naturaleza y las características especiales del trabajo a bordo, tanto en el transporte marítimo, fluvial, portuario y lacustre, en el remolque-maniobra portuario, servicios costa afuera, como en el sector arenero y pesquero cuyas actividades son extractivas o toda actividad comprendida en los Convenios Colectivos de Trabajo de las Organizaciones Sindicales signatarias de dichos Convenios, y conforme la incorporación del inciso x del artículo 26 de la ley de Impuesto a las Ganancias T.O. Decreto 824/2019, para esta actividad y a efectos de una liquidación correcta del Impuesto es necesario realizar un procedimiento específico para desagregar el salario total devengado convencional (incluyendo, en los casos que corresponda, adicionales como `Responsabilidad Jerárquica` y/o `Horas extras` y/o `Plus operativo` y/o `Plus por viaje` y/o `Francos compensatorios`)y cualquier otro ítem

que se devengue cuando se encuentre embarcado, debiendo, en consecuencia, liquidarse de tal forma según la modalidad de hora trabajada, considerando que la jornada típica de la actividad alcanza las once (11) y doce (12) horas diarias efectivas en el transporte / servicio y en la pesca respectivamente, todo ello conforme a los Anexos I y II agregados a la presente.

ARTÍCULO 3.- La presente ley entrará en vigor a partir del inicio del periodo fiscal del año 2024.

ARTÍCULO 4.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Marcela Passo

Diego Giuliano

Jorge Neri Araujo Hernández

FUNDAMENTACIÓN

Señor Presidente:

El presente proyecto intenta establecer una cuestión fundamental de equidad entre los trabajadores embarcados (Personal Embarcado) y el resto de los trabajadores que desempeñan sus tareas en establecimientos "en tierra". En efecto, los trabajadores que se desempeñan a bordo de los buques, cualquiera sea la actividad comercial a la que se encuentren destinados, se ven **OBLIGADOS** a trabajar un número de horas por sobre la jornada legal de trabajo de ocho (8) horas, con motivo de la navegación, mantenimiento de la seguridad, entradas y salidas de puerto, maniobras, operaciones comerciales en puerto, etc., todas ellas de efectivo cumplimiento durante su tiempo embarcado (enrolado). No existe, bajo ningún aspecto, la posibilidad de negarse a realizar las tareas que se requieran por sobre la jornada legal de trabajo. Vale decir que, los tripulantes, de acuerdo o no y por imperio de la seguridad y de la operativa del buque, **NO PUEDEN NEGARSE** bajo ningún aspecto a trabajar, cualquiera fuere el horario o día de la semana en que se le requiriese, por el sólo hecho de prestar servicios a bordo en forma continuada y permanente.

De tal manera, resulta que, sin contar con la opción de elegir, el efectuar o no, una jornada por sobre la establecida legalmente, es castigado con la aplicación de un Impuesto sobre estas horas que, efectivamente, debe realizar sin posibilidad de cuestionamiento alguno. Un trabajador que desempeña sus labores en un establecimiento en tierra, puede elegir el efectuar o no tareas luego de su horario de trabajo, dependiendo si efectivamente, la remuneración que perciba en tal concepto le sea conveniente, vale decir **TIENE DERECHO** a elegir. El trabajador embarcado **CARECE DE ESE DERECHO**, puesto que se ve impelido a llevar adelante las tareas encomendadas en el horario y día requeridos.

Como resulta a las claras, el cumplimiento del Personal Embarcado en llevar adelante sus tareas, le acarrea un perjuicio económico por el cual no tiene el derecho ni la posibilidad de eximirse, como podría hacerlo un trabajador en tierra, optando por no efectuar las tareas requeridas fuera de la jornada legal de trabajo. Además, el personal a bordo puede embarcar como personal efectivo o como personal de relevo, percibiendo la misma remuneración en ambos casos, pero una vez concluido el viaje, los relevos no cobran ninguna clase de ingresos, es por eso que para el personal de relevo, el descuento del impuesto citado, termina siendo confiscatorio, toda vez que la devolución del mismo, si correspondiere, se realiza, conforme lo establecido en la ley, una vez finalizado el año fiscal, por lo que resulta factible que el personal de relevo se encuentre desempleado.

Además de lo expuesto, debe considerarse que, el Personal Embarcado, pasa largos períodos a bordo de los buques, desempeñando sus tareas en espacios confinados y muchas veces las mismas se realizan en un ambiente hostil como consecuencia de las inclemencias climáticas a las que se ve expuesto el establecimiento laboral (buque). Otra característica distintiva del trabajo a bordo es la ausencia de un horario fijo, debiendo encontrarse disponibles las 24 horas del día, los 7 días de la semana, para atender cualquier necesidad del buque tales como, realizar maniobras de entradas y salidas de Puertos, operaciones de carga y descarga, lances de pesca y procesamiento de la misma, mantenimiento de seguridad de los equipos, responder a emergencias,

etc. Esto implica que, a diferencia de los trabajos "en tierra", los marinos no tienen una jornada laboral estándar, sino que se encuentran permanentemente al servicio del buque, tal lo normado en la Ley 17.371.

Este entorno, hostil por naturaleza, confiere a las tareas que deben desarrollarse, un plus de sacrificio adicional por parte del Personal Embarcado, que no conoce de negativas o excepciones a las mismas como consecuencia del padecimiento de los rigores ambientales o por tratarse de días y horarios inhábiles en que deben ejecutarse las tareas.

Los Dictámenes Firma Conjunta números: IF-2023-82992382-APN-DNI#MEC e IF-2023-51057853-APN-DNI#MEC, pusieron en su momento fin a esa inequidad al eximir el diferencial entre el valor de las horas extras y aquellas que se asimilen a éstas y el de las horas ordinarias, que percibían los trabajadores en relación de dependencia por los servicios prestados en días feriados, inhábiles y durante los fines de semana, calculadas conforme la legislación laboral correspondiente.

Con la derogación del artículo 26 inciso x), establecido en el artículo 70 de la ley 27.743, se vuelve a cometer una injusticia con el Personal Embarcado quien, por el solo hecho de llevar adelante sus tareas, no solo se le impone el cercenamiento de su derecho a optar, sino que adicionalmente se ve perjudicado económicamente por una ley que, indudablemente, no tiene en cuenta los casos como los aquí descriptos. Sin embargo, la citada ley, ha contemplado la labor del "personal de pozo" en el caso de los trabajadores del petróleo, situación que, pese a tener sus particularidades, resulta mucho menos restrictiva que la del Personal Embarcado, el que se ve completamente imposibilitado de abandonar su lugar de trabajo.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto.