

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

COMISIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL Periodo Anual de Sesiones 2025-2026

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social el Proyecto de Ley N° 5869/2023-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Podemos Perú, de autoría de la congresista Yorel Kira Alcarraz Agüero, que propone la “Ley que regula el régimen y reconocimiento del trabajador marítimo”; y el Proyecto de Ley 14272/2025-CR presentado por el grupo parlamentario Somos Perú, de autoría del congresista Alex Antonio Paredes Gonzales, que “Ley que regula el régimen laboral especial y el reconocimiento del trabajador marítimo en el Perú.”

I. SITUACIÓN PROCESAL

- a. El Proyecto de Ley N° 5869/2023-CR¹ fue presentado el 8 de setiembre de 2023 e ingresó a la Comisión de Trabajo y Seguridad Social el 11 de setiembre del mismo año, siendo esta la única comisión dictaminadora.
- b. El Proyecto de Ley N° 14272/2025-CR² fue presentado el 19 de marzo de 2026, siendo decretado en la misma fecha a la Comisión de Trabajo y Seguridad Social como comisión principal, y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en calidad de segunda comisión dictaminadora.

La Comisión ha verificado que la iniciativa legislativa cumple con los requisitos establecidos en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, en tanto contiene exposición de motivos, análisis del impacto normativo, evaluación costo-beneficio y vinculación con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional, así como las firmas de los congresistas proponentes.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

a. Proyecto de Ley N° 5869/2023-CR

- Compuesto por diecinueve (19) artículos y una disposición complementaria final.
- Establece régimen laboral específico para trabajadores marítimos, dentro del régimen laboral de la actividad privada, regulando ámbito de aplicación, definiciones, contrato de embarco, jornada atípica acumulativa, descansos, seguridad social, SCTR, condiciones de vida a bordo, libertad sindical, capacitación y políticas de igualdad de género.

LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN Y RECONOCIMIENTO DEL TRABAJADOR MARÍTIMO

Artículo 1. Objeto de Ley

La presente ley tiene por objeto regular las relaciones laborales aplicables al

¹ Ver Proyecto de Ley 5869/2023-CR en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/5869>

² Ver Proyecto de Ley 5869/2023-CR en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/14272>

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

trabajo marítimo, en actividades directas o conexas.

Artículo 2.- Finalidad de la Ley

Se busca fortalecer el rol del trabajador marítimo, regulando su régimen laboral en la búsqueda de una mayor competitividad; así como incrementar el nivel de la calidad de la prestación de su servicio logrando el respectivo reconocimiento a su labor.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación de la norma

La presente ley es aplicable a todos los trabajadores marítimos, peruanos o extranjeros, que desarrollen sus labores en naves de bandera peruana que realicen tráfico nacional o cabotaje e internacional, remolcadores, lanchas y artefactos flotantes; así como maniobristas, inspectores y quienes desarrollan actividades conexas.

Artículo 3.- Definiciones

Para la aplicación de esta ley, se entiende por:

3.1 Trabajo marítimo: *Para efectos de la presente ley se entiende por trabajo marítimo a las actividades que comprenden el conjunto de labores efectuadas en naves, remolcadores, lanchas y artefactos flotantes para el desarrollo del transporte marítimo de mercancías y operaciones de carga y descarga, así como sus actividades conexas.*

3.2 Trabajador marítimo: *Para los efectos de la ley se considera trabajador marítimo a todo el personal embarcado en naves, remolcadores, lanchas y artefactos flotantes; para la ejecución de sus funciones contarán con la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional; así como el Registro ante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, materializado en el Carné de Personal Acuático.*

3.3 Actividades conexas: *Actividades que se desarrollan de manera independiente al trabajo marítimo, pero estrechamente vinculadas a éste; sin la realización de dichas actividades las labores del trabajo marítimo son impracticables. Para efectos de esta ley se considera al Práctico Marítimo y al Procurador Marítimo como trabajador marítimo.*

3.4 Práctico marítimo: *Capitán de la Marina Mercante Nacional titulado y registrado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas - DICAPI como experto reconocido en el conocimiento de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos en zonas de practica obligatorio. Está preparado para asesorar a los capitanes de las naves, de acuerdo a lo que le faculte su título o licencia en las maniobras de practica, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de las naves, sus cargas e instalaciones portuarias*

3.5 Procurador marítimo: *Personal designado por la agencia marítima que cuenta con licencia de operación y se registra ante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas - DICAPI, para las acciones de recepción y despacho de naves con las Autoridades competentes.*

Artículo 4.- Autoridad Administrativa De Trabajo

La Autoridad Administrativa de Trabajo es competente para el conocimiento y solución de conflictos, de los procedimientos de inspección de trabajo y otros aplicables al trabajo marítimo, de conformidad con la presente ley, su respectivo reglamento y la legislación laboral del régimen de la actividad privada.

Artículo 5.- Régimen Laboral Especial Del Trabajador Marítimo

El trabajador marítimo se encuentra comprendido en el régimen laboral de la actividad privada, correspondiéndole todos los derechos y beneficios en él establecidos, con las particularidades que determina la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 6.- Contrato de Trabajo

Las condiciones de empleo del trabajador marítimo deben quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible, y estar en conformidad con las normas nacionales e internacionales.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

Artículo 7.- Jornada de trabajo

Por la naturaleza especial del trabajo marítimo, el trabajador marítimo tiene una jornada atípica que se caracteriza por la acumulación de días consecutivos de trabajo efectivo. Son parte de la jornada laboral los periodos de inactividad requeridos por la prestación del servicio seguidos de acumulación de días de descanso proporcional al tiempo trabajado.

La proporción para las jornadas de los trabajadores marítimos será de 2 días de trabajo por 1 día de descanso o 2 semanas de trabajo acumulado por 1 semana de descanso compensatorio, según corresponda.

El promedio de horas trabajadas en el periodo correspondiente no puede superar la jornada de trabajo máxima legal de 8 horas diarias o 48 horas semanales.

En ningún caso esta regulación contravendrá mejores condiciones o beneficios obtenidos por convenios colectivos o costumbre.

Artículo 8.- Licencias temporales a tierra

Los trabajadores marítimos tienen derecho a licencias temporales a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.

Artículo 9.- Sobretiempos y feriados

El trabajo en sobretiempo es voluntario. Nadie puede obligar al trabajador marítimo a laborar horas extras, salvo en los casos justificados en que la labor resulte indispensable a consecuencia de un hecho fortuito o fuerza mayor que ponga en peligro inminente la vida humana, la carga y/o la embarcación.

La compensación del sobretiempo y la labor efectiva realizada en días feriados se rigen por la ley de la materia, bajo ningún contexto se incluirá dentro de la jornada habitual de trabajo regulado en el artículo 7° de la presente ley.

Artículo 10.- Vacaciones

El trabajador marítimo tiene derecho a 30 días calendarios de descanso físico remunerado por cada año completo de servicios. Las condiciones se rigen por la ley de la materia.

Artículo 11.- Pago de Remuneraciones y Beneficios Sociales

Las remuneraciones y beneficios sociales del trabajador marítimo se rigen por las normas que regulan el régimen laboral de la actividad privada.

La participación de los trabajadores en las utilidades de la empresa se rige por la ley de la materia.

Artículo 12.- Seguridad Social

Los trabajadores marítimos son afiliados regulares para la aplicación de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud, Ley N° 26790 y de sus normas reglamentarias, complementarias o sustitutorias.

Artículo 13.- Régimen Previsional

Para efectos del Régimen de Pensiones, el trabajador marítimo tiene la calidad de asegurado obligatorio del Sistema Nacional de Pensiones o del Régimen Privado de Pensiones, según el caso.

Artículo 14.- Actividad de riesgo.

Considérese a la actividad del trabajador marítimo como actividad de riesgo, correspondiéndole como tal, los derechos y beneficios que la ley determine.

Los empleadores de los trabajadores marítimos están obligados a contratar una póliza de seguro de trabajo de riesgo (SCTR) que cubra a todos los trabajadores marítimos en todas las zonas operativas.

Artículo 15.- Seguridad y salud en el trabajo

Las disposiciones en materia de Seguridad y Salud en el trabajo se aplican atendiendo a las reglas generales y especiales del trabajo marítimo previstos en la normativa general y en la presente ley. Asimismo, son aplicables las normas internacionales sobre la materia y referidas al trabajo marítimo.

Artículo 16.- Condiciones de trabajo

Los empleadores garantizan buenas condiciones de vida y de trabajo a bordo para el desarrollo de las labores efectivas del trabajador marítimo, tales como horas de sueño mínimas con espacios adecuados, alimentación adecuada,

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

acceso inmediato a atención médica, entre otras condiciones de trabajo necesarias e indispensables para la prestación del servicio.

El reglamento establecerá las condiciones de trabajo mínimas a considerarse para los trabajadores marítimos.

Artículo 17.- Libertad Sindical y Negociación Colectiva

El derecho a la libertad sindical y negociación colectiva del trabajador marítimo se rige por las leyes de la materia.

Artículo 18.- Capacitación Profesional

El Estado a través de las entidades competentes promoverá programas de capacitación permanente en las diversas especialidades del trabajo marítimo requeridas por los organismos internacionales del sector marítimo - OMI.

Artículo 19.- Política de igualdad de género en el trabajo marítimo

El Estado a través de la autoridad competente garantiza la equidad de oportunidades, equidad remunerativa y equidad de condiciones laborales en general entre hombres y mujeres en el trabajo marítimo.

Promueve la formación, visibilidad y reconocimiento de la mujer en el sector marítimo, así como la contratación, retención y empleo sostenido de la mujer en trabajo marítimo.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- *El poder ejecutivo reglamentará la presente ley en el plazo de sesenta días calendario contados a partir de la fecha de su publicación. Para tal efecto, los representantes de los trabajadores y de los empleadores podrán formular las sugerencias que consideren pertinentes.*

Segunda.- *Adecúese la diferente normativa existente sobre la materia según los contenidos de la presente ley.*

b. Proyecto de Ley N°14272/2025-CR

- Compuesto por doce (12) artículos, dos (2) disposiciones complementarias y una (1) disposición transitoria.
- Reconoce carácter estratégico del trabajo marítimo, regula régimen especial dentro del régimen privado, define responsabilidad de empleadores, jornada acumulativa, permisos a tierra, seguridad y salud en el trabajo, seguridad social y reconocimiento de la actividad como actividad de riesgo.

LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN LABORAL ESPECIAL Y EL RECONOCIMIENTO DEL TRABAJADOR MARÍTIMO EN EL PERÚ

Artículo 1.- Objeto de la Ley

El objeto de la Ley es, establecer el régimen laboral especial aplicable a los trabajadores marítimos, regulando sus condiciones de empleo, jornada laboral, seguridad social, derechos colectivos y condiciones de trabajo a bordo, con el fin de garantizar la protección de sus derechos laborales y promover la seguridad de las operaciones marítimas.

Artículo 2.- Finalidad de la Ley

La finalidad de la ley es:

- a) Reconocer el carácter estratégico del trabajo marítimo en el desarrollo del comercio nacional e internacional.
- b) Garantizar condiciones de trabajo dignas, seguras y compatibles con la naturaleza especial de las actividades marítimas.
- c) Establecer un marco normativo que proteja los derechos laborales de la gente de mar, evitando situaciones de abuso o precarización laboral.
- d) Promover la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

e) Adecuar la legislación nacional a los estándares internacionales promovidos por la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional.

Artículo 3.- Reconocimiento del trabajador marítimo

El Estado reconoce al trabajador marítimo como sujeto de un régimen laboral especial, debido a las condiciones particulares en las que se desarrollan sus labores, caracterizadas por jornadas atípicas, permanencia prolongada a bordo de embarcaciones y exposición permanente a riesgos propios de la actividad marítima.

En consecuencia, se establecen disposiciones específicas orientadas a garantizar la protección de sus derechos laborales, su seguridad y salud en el trabajo, así como condiciones adecuadas de descanso y bienestar.

Artículo 4. Responsabilidad de los empleadores

Los empleadores del sector marítimo son responsables de garantizar el cumplimiento de las condiciones laborales, de seguridad y salud en el trabajo, así como de las disposiciones establecidas en la presente ley.

El incumplimiento de las obligaciones previstas en la presente norma constituye infracción administrativa y será sancionado conforme a la legislación vigente en materia de inspección del trabajo, bajo la supervisión de la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral.

Asimismo, cuando corresponda, se aplicarán las responsabilidades civiles y penales que pudieran derivarse de la vulneración de los derechos de los trabajadores marítimos.

Artículo 5. Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable a todos los trabajadores marítimos, peruanos o extranjeros, que desarrollen labores en embarcaciones de bandera peruana dedicadas al transporte marítimo nacional o internacional, cabotaje, operaciones portuarias, remolque marítimo y otras actividades conexas vinculadas a la navegación.

Artículo 6. Definición de trabajador marítimo

Para efectos de la presente ley, se considera trabajador marítimo a toda persona que desempeña funciones a bordo de naves, remolcadores, lanchas u otros artefactos flotantes en actividades vinculadas al transporte marítimo o servicios conexos.

Asimismo, se consideran comprendidos dentro de esta categoría los prácticos marítimos, inspectores, procuradores marítimos y demás personal que participe en operaciones indispensables para la navegación y seguridad marítima.

Artículo 7. Régimen laboral

El trabajador marítimo se encuentra comprendido dentro del régimen laboral de la actividad privada, sin perjuicio de las disposiciones especiales establecidas en la presente ley y su reglamento.

Artículo 8. Jornada de trabajo

Debido a la naturaleza continua de las operaciones marítimas, el trabajador marítimo se encuentra sujeto a un régimen de jornada atípica acumulativa, la cual deberá garantizar el respeto del límite máximo de la jornada laboral establecida por la legislación nacional.

Las jornadas acumulativas deberán contemplar periodos proporcionales de descanso que permitan salvaguardar la salud física y mental del trabajador, así como la seguridad de la navegación.

Artículo 9. Descanso y permisos a tierra

Los trabajadores marítimos tienen derecho a permisos temporales a tierra compatibles con las operaciones de la embarcación, con el fin de garantizar su bienestar físico y emocional.

Artículo 10. Seguridad y salud en el trabajo

Los empleadores están obligados a adoptar las medidas necesarias para garantizar condiciones seguras de trabajo a bordo, incluyendo la provisión de equipos de seguridad, acceso a atención médica y espacios adecuados para el

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

descanso de la tripulación.

Artículo 11. Seguridad social y régimen previsional

Los trabajadores marítimos se encuentran afiliados a los sistemas de seguridad social y previsional vigentes, conforme a la normativa nacional.

Artículo 12. Reconocimiento de actividad de riesgo

La actividad marítima es reconocida como actividad de riesgo, por lo que los empleadores deberán contratar el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo conforme a la legislación vigente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de su publicación, a través del Ministerio competente en materia laboral y marítima.

Segunda. Adecuación normativa

Las entidades del Estado adecuan sus normas y procedimientos a lo establecido en la presente ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Única. Implementación progresiva

Las empresas del sector marítimo disponen de un plazo máximo de ciento ochenta días calendario para adecuar sus contratos de trabajo, reglamentos internos y condiciones laborales a las disposiciones establecidas en la presente ley.

III. MARCO NORMATIVO

a) Normativa constitucional

- Constitución Política del Perú:
 - Artículos 2, 7, 22, 23, 25 y 26.

b) Normativa legal nacional

- Decreto Legislativo N.º 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral.
- Decreto Legislativo N.º 854, Ley de Jornada, Horario y Trabajo en Sobre tiempo.
- Ley N.º 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud.
- Ley N.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Ley N.º 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.

c) Normativa internacional

- Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI).
- Estándares internacionales sobre trabajo decente y seguridad en el mar.

IV. ANÁLISIS DE LAS OPINIONES RECABADAS

4.1. Proyecto de Ley N° 5869/2023-CR

4.1.1. Solicitudes de opinión

Se solicitó la opinión institucional de:

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

Entidad	Oficio N°	Fecha
Autoridad Nacional Portuaria	073-2023-2024-CTSS/CR	14 de septiembre de 2023
Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo	074-2023-2024-CTSS/CR	14 de septiembre de 2023

4.1.2. Opiniones recibidas

En el proceso de evaluación del Proyecto de Ley N° 5869-2023-CR³, se recibieron opiniones de diversas entidades públicas y privadas, las cuales han sido analizadas por la Comisión, advirtiéndose posiciones favorables, parcialmente favorables y desfavorables, con distintos niveles de fundamentación técnica, jurídica y sectorial.

Las entidades del sector público vinculadas a la actividad marítima, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional, reconocen la naturaleza especial del trabajo marítimo y la necesidad de contar con una regulación específica que atienda sus particularidades operativas, laborales y de seguridad. Si bien formulan observaciones técnicas, estas se orientan principalmente a perfeccionar la propuesta normativa, lo que evidencia un respaldo sustancial al objetivo de la iniciativa legislativa.

Por su parte, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo expresa una opinión desfavorable sustentada en la premisa de que los trabajadores marítimos ya se encuentran comprendidos en el régimen laboral común, advirtiendo el riesgo de fragmentación normativa. No obstante, la Comisión considera que dicha posición responde a una interpretación formal del ordenamiento laboral, que no toma en cuenta las condiciones excepcionales del trabajo marítimo ni los estándares internacionales que reconocen la necesidad de regímenes diferenciados para actividades de alta complejidad, riesgo y continuidad operativa.

Las opiniones de los gremios empresariales, como la Asociación Peruana de Agentes Marítimos, se centran en los posibles impactos económicos y en la competitividad del sector, sin realizar una evaluación integral desde la perspectiva de los derechos fundamentales del trabajador ni del mandato constitucional de protección reforzada en actividades peligrosas o atípicas. En tal sentido, la Comisión advierte que dichas observaciones, si bien deben ser consideradas, no resultan suficientes para desvirtuar la necesidad y razonabilidad de la regulación propuesta.

En consecuencia, la Comisión concluye que las opiniones recibidas, en su conjunto, no solo no cuestionan la legitimidad constitucional de la iniciativa, sino que confirman la existencia de una problemática estructural en el sector marítimo que requiere una respuesta normativa específica, proporcional y compatible con

³ Ver opiniones recibidas del Proyecto de Ley 5869/2023-CR en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/5869>

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

el marco constitucional y los compromisos internacionales del Estado peruano.

4.2. Proyecto de Ley N.º 14272/2025-CR

4.2.1. Solicitudes de opinión

No se tiene solicitudes de opinión

4.2.2. Opiniones recibidas

En el cuanto al Proyecto de Ley N.º 14272/2025-CR, al tratarse de una iniciativa reciente, a la fecha de emisión del presente dictamen no se han recibido opiniones institucionales; no obstante, su contenido ha sido evaluado de manera conjunta con el Proyecto de Ley N.º 5869/2023-CR, dada su identidad de objeto.

V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

5.1. Naturaleza especial del trabajo marítimo

El trabajo marítimo constituye una modalidad laboral con características estructuralmente diferenciadas respecto del trabajo ordinario, en tanto se desarrolla en un entorno operativo no convencional, alejado del territorio continental, bajo condiciones de continuidad permanente del servicio, jornadas atípicas acumulativas, permanencia prolongada a bordo y exposición constante a riesgos físicos, ambientales y psicosociales.

La propuesta legislativa reconoce esta especial naturaleza al establecer un régimen laboral especial aplicable a los trabajadores marítimos, manteniéndolos dentro del régimen de la actividad privada, pero incorporando disposiciones específicas orientadas a regular sus condiciones de empleo, jornada, seguridad social y condiciones de vida a bordo.

El Tribunal Constitucional ha señalado que el legislador puede establecer tratamientos diferenciados cuando existan razones objetivas y razonables que lo justifiquen, sin que ello vulnere el principio de igualdad (STC Exp. N.º 0048-2004-AI/TC). En esa línea, la diferenciación normativa basada en la naturaleza del trabajo marítimo resulta constitucionalmente válida.

Asimismo, el Tribunal ha precisado que el trabajo es objeto de especial protección por parte del Estado, debiéndose garantizar condiciones dignas y adecuadas para su ejercicio (STC Exp. N.º 0008-2005-AI/TC y sentencias concordantes).

En consecuencia, la regulación especial propuesta constituye una manifestación legítima del principio de especialidad normativa y del deber de protección reforzada del trabajador.

5.2. Problemática actual del sector marítimo

En el Perú, el trabajo marítimo carece de una regulación integral que atienda sus

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

particularidades operativas y laborales, lo que ha generado un marco normativo insuficiente y fragmentado entre normas laborales generales, regulaciones marítimas sectoriales y disposiciones administrativas dispersas.

Esta dispersión normativa produce diversas consecuencias estructurales:

- ausencia de definiciones uniformes sobre trabajadores marítimos;
- indefinición de responsabilidades del armador y del Estado;
- vacíos regulatorios frente a siniestros marítimos y riesgos ambientales;
- dificultades para implementar mecanismos eficaces de prevención, fiscalización y sanción;
- aplicación limitada de la normativa laboral común a condiciones de trabajo atípicas.

Históricamente, la regulación del sector se ha construido mediante normas aisladas, (leyes, decretos y reglamentos), sin la existencia de una ley marco que consolide estándares mínimos laborales, régimen de contratación, protección social especializada y procedimientos de control.

El Tribunal Constitucional ha reiterado que el Estado no solo tiene un deber de abstención sino también de adoptar **medidas positivas** para garantizar derechos fundamentales; la omisión normativa frente a actividades de alto riesgo puede constituir una falla del deber de protección estatal, obligando al Estado a dictar las normas y mecanismos organizacionales necesarios para prevenir y reparar daños y garantizar el ejercicio efectivo de los derechos. Asimismo, la jurisprudencia constitucional vincula la protección de la dignidad del trabajador con la exigencia de condiciones laborales compatibles con la salud, integridad y bienestar del trabajador, lo que refuerza la necesidad de un cuerpo normativo específico para la actividad marítima.⁴

La propuesta legislativa corrige esta situación mediante la incorporación de un marco normativo integral que establece definiciones claras (¿quiénes son trabajadores marítimos, carácter de las embarcaciones, vínculos laborales típicos y atípicos), condiciones mínimas de trabajo (tiempos de embarque, descansos, seguridad e higiene, equipos de protección), responsabilidades del empleador/armador, mecanismos de inspección y sanción, y el reconocimiento explícito de la actividad como de alto riesgo, con las medidas preventivas y de reparación correspondientes. Esta orientación responde a la obligación constitucional del Estado de garantizar la efectividad de los derechos mediante acciones normativas y organizativas.⁵

De lo antes dicho, se tiene que la jurisprudencia constitucional ha reiterado que el Estado no solo posee deberes de abstención, sino también obligaciones positivas de protección de los derechos fundamentales. La omisión normativa

⁴ Tribunal Constitucional del Perú. (2008). *Sentencia del Expediente N.º 04860-2008-AA*. <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/>

⁵ Tribunal Constitucional del Perú. (2022). *Resolución N.º 02793-2022-AA*. <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/>

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

frente a actividades de alto riesgo puede constituir un incumplimiento del deber de protección estatal, obligando al legislador a adoptar medidas normativas y organizativas que prevengan daños y garanticen el ejercicio efectivo de los derechos laborales.

En ese contexto, la propuesta legislativa corrige la actual dispersión normativa mediante la creación de un marco integral del trabajo marítimo, que establece:

- definiciones jurídicas claras del trabajador marítimo;
- condiciones mínimas de trabajo y descanso;
- estándares de seguridad y salud a bordo;
- responsabilidades del empleador o armador;
- mecanismos especializados de inspección y sanción;
- reconocimiento expreso de la actividad como labor de alto riesgo.

Esta orientación responde directamente al mandato constitucional de efectividad de los derechos fundamentales.

5.3. Diagnóstico del trabajo marítimo y necesidad de una Ley Marco

5.3.1. Dimensión económica del sector marítimo y portuario

- **Sistema Portuario Nacional del Perú: problemas jurídicos y vacíos regulatorios**

El **Sistema Portuario Nacional del Perú (SPN)** constituye el conjunto organizado de puertos, terminales, infraestructura logística, operadores y autoridades que permiten el desarrollo del comercio marítimo y la conexión del país con la economía global. Su importancia estratégica radica en que más del noventa por ciento del comercio exterior peruano se moviliza por vía marítima, lo que convierte a los puertos en infraestructura crítica para la competitividad económica nacional y la inserción del Perú en las cadenas internacionales de suministro⁶.

El SPN se encuentra regulado principalmente por la Ley N.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, así como por su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N.º 003-2004-MTC, normas que establecen la organización institucional del sistema portuario y promueven la participación de la inversión privada en infraestructura estratégica⁷. La conducción del sistema corresponde a la **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**, entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargada de planificar el desarrollo portuario,

⁶ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). *Review of Maritime Transport 2023*. Naciones Unidas.

⁷ Congreso de la República del Perú. Ley N.º 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (2003); Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Decreto Supremo N.º 003-2004-MTC.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

supervisar técnicamente las operaciones y promover la competitividad logística nacional⁸.

No obstante, pese a los avances institucionales alcanzados mediante el proceso de modernización portuaria iniciado en la década del 2000, el Sistema Portuario Nacional evidencia problemas jurídicos y vacíos regulatorios que afectan su gobernanza integral. Uno de los principales desafíos radica en la fragmentación normativa y competencial existente entre diversas entidades públicas. En la gestión portuaria intervienen simultáneamente la APN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad Marítima Nacional ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el organismo regulador OSITRAN, autoridades ambientales y gobiernos subnacionales, generándose superposición de funciones y procedimientos administrativos paralelos que pueden retrasar proyectos de inversión y ampliaciones portuarias⁹.

Asimismo, el marco legal vigente presenta insuficiencias en la regulación del modelo concesional portuario. Si bien la participación privada permitió modernizar terminales estratégicos y elevar los estándares operativos, diversos estudios internacionales advierten que los esquemas concesionales requieren mecanismos permanentes de evaluación regulatoria y control del equilibrio económico-financiero contractual para evitar asimetrías entre el Estado y los concesionarios¹⁰. Esta situación resulta particularmente relevante en escenarios de ampliaciones portuarias, renegociaciones contractuales o incorporación de nuevas tecnologías logísticas.

Otro problema relevante se vincula con la ausencia de una regulación integral del ecosistema laboral marítimo-portuario. El ordenamiento jurídico peruano mantiene dispersas las normas aplicables a trabajadores marítimos, portuarios y logísticos, generando vacíos respecto a jornadas atípicas, seguridad y salud en el trabajo y protección social especializada. Esta dispersión normativa dificulta la fiscalización laboral y genera conflictos interpretativos frente a operaciones portuarias altamente tecnificadas y automatizadas¹¹.

De igual manera, se identifican deficiencias normativas en la relación **puerto-ciudad**, especialmente en materia de planificación territorial, impacto ambiental y gestión del transporte terrestre asociado a los terminales portuarios. La evidencia regional demuestra que la expansión portuaria sin instrumentos integrados de ordenamiento urbano-portuario suele generar congestión logística,

⁸  Autoridad Portuaria Nacional. *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*. APN, 2023.

⁹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD). *Estudios Económicos del Perú*. OECD Publishing, 2022; OSITRAN. *Informes de supervisión de infraestructura portuaria*, 2023.

¹⁰ Banco Mundial. *Port Reform Toolkit*. World Bank Group, 2018; ProInversión. *Cartera de proyectos portuarios concesionados*, 2023.

¹¹ Organización Internacional del Trabajo (OIT). *Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC 2006)*; SUNAFIL. *Informes técnicos de fiscalización laboral portuaria*, 2022.

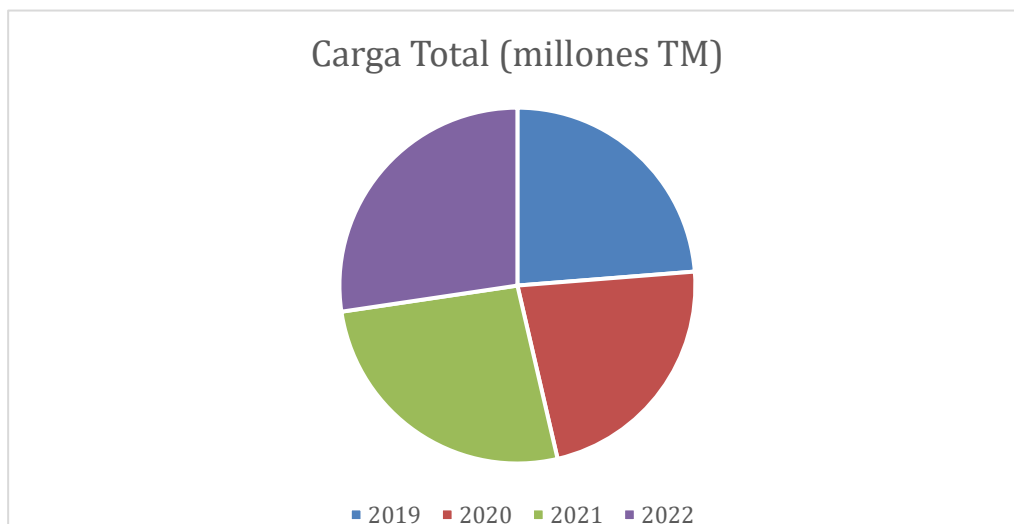
PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

conflictos sociales y controversias administrativas entre autoridades locales y operadores económicos¹².

Finalmente, el desarrollo acelerado de megaproyectos portuarios y la digitalización del comercio marítimo evidencian la obsolescencia parcial del marco regulatorio vigente, el cual aún no incorpora plenamente estándares internacionales vinculados con puertos inteligentes, interoperabilidad logística, sostenibilidad ambiental y gobernanza portuaria moderna¹³. En consecuencia, el principal reto jurídico del Sistema Portuario Nacional ya no reside únicamente en atraer inversión privada, sino en construir un **régimen normativo integral, coherente y actualizado**, capaz de equilibrar eficiencia económica, control estatal, protección laboral, sostenibilidad ambiental y competitividad internacional.

Cuadro 1. Movimiento de carga portuaria nacional¹⁴

Año	Carga Total (millones TM)	Contenedores (TEU)	Participación comercio exterior
2019	48.8	2.7 millones	85%
2020	46.5	2.5 millones	86%
2021	54.0	3.0 millones	87%
2022	56.2	3.2 millones	88%
2023	58+ millones	3.4 millones	≈90%



¹² Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). *Gobernanza portuaria y logística en América Latina*, 2020.

¹³ International Association of Ports and Harbors (IAPH). *World Ports Sustainability Report*, 2021; UNCTAD. *Digital Transport and Trade Facilitation Review*, 2023.

¹⁴ Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN), portal institucional, disponible en: <https://www.apn.gob.pe> (consulta: marzo de 2026)

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

Principales conclusiones:

- Entre el **85% y 90% del comercio exterior peruano** depende del transporte marítimo.
- El crecimiento sostenido del sistema portuario incrementa la exposición laboral y los riesgos ocupacionales.
- El Perú viene consolidándose como hub logístico del Pacífico Sur sin contar aún con un régimen laboral marítimo integral.

5.3.2. Impacto económico del sector pesquero-marítimo

Cuadro 2. Producción pesquera nacional¹⁵

Indicador	Valor aproximado
Participación en el PBI	1.5% – 2%
Exportaciones pesqueras	US\$ 3,500 millones anuales
Empleo directo	+250,000 trabajadores
Empleo indirecto	+700,000 personas

El sector pesquero-marítimo constituye uno de los principales motores productivos vinculados al comercio exterior y al empleo costero nacional.

5.3.3. Tripulantes y personal marítimo registrado

Cuadro 3. Personal marítimo estimado en el Perú¹⁶

Categoría	Trabajadores
Pescadores industriales	40,000 – 50,000
Pescadores artesanales	80,000+
Tripulantes mercantes	8,000 – 10,000
Personal portuario	25,000 aprox.

Se estima que entre **150,000 y 200,000 trabajadores** desarrollan actividades marítimas sin un régimen laboral integral especializado.

¹⁵ Ministerio de la Producción del Perú. (2024). Portal institucional. <https://www.gob.pe/produce>

¹⁶ Fuente: Ministerio de la Producción del Perú (PRODUCE); Autoridad Portuaria Nacional (APN); Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), información institucional disponible en sus portales oficiales: <https://www.apn.gob.pe> / <https://www.dicapi.mil.pe>.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

5.3.4. Accidentes laborales y siniestralidad

Cuadro 4. Accidentes laborales reportados a nivel nacional¹⁷



Año	Accidentes Notificados
2019	34,800
2020	21,000
2021	27,000
2022	33,000
2023	+36,000

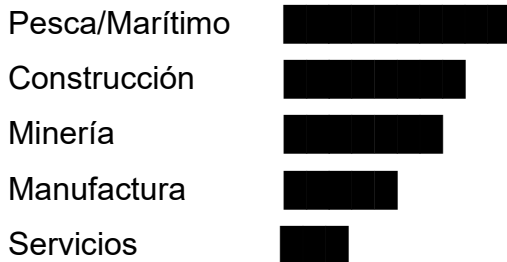
Los reportes del Ministerio de Trabajo y de la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral evidencian que:

- pesca,
 - transporte marítimo,
 - y actividades portuarias,
- se ubican entre las actividades con mayor riesgo ocupacional, debido a:
- trabajo nocturno continuo,
 - exposición climática permanente,
 - uso de maquinaria pesada,
 - aislamiento prolongado del trabajador.

¹⁷ Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral – SUNAFIL, portal institucional oficial. Disponible en: <https://www.sunafil.gob.pe> (consulta: 26 de marzo de 2026).

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

Nivel comparado de riesgo ocupacional



5.3.5. Regulación laboral marítima comparada

Cuadro 5. Regulación laboral marítima internacional¹⁸

País / Estándar	Marco Legal Especial	Característica
Chile ¹⁹	Estatuto del Trabajador Marítimo	Régimen autónomo
Noruega	Maritime Labour Act	Protección integral
Países OCDE ²⁰	Convenio MLC 2006	Estándar internacional obligatorio
Perú	Normativa dispersa	Ausencia de ley marco

Los estándares internacionales evidencian que la competitividad portuaria moderna depende de:

- profesionalización laboral,
- estabilidad contractual marítima,
- seguridad ocupacional,
- certificación de tripulaciones.

Los países con legislación marítima integral presentan:

- menor accidentabilidad laboral,
- mayor productividad portuaria,
- menor conflictividad laboral.

La evidencia empírica demuestra que:

¹⁸ Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral – SUNAFIL, portal institucional oficial. Disponible en: <https://www.sunafil.gob.pe> (consulta: 26 de marzo de 2026).

¹⁹ Código del Trabajo de Chile, Libro I, Título II, Párrafo 3º: De la gente de mar y trabajadores embarcados (arts. 96-132).

²⁰ Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, adoptado por la Organización Internacional del Trabajo el 23 de febrero de 2006.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

1. El comercio exterior peruano depende estructuralmente del transporte marítimo (≈90%).
 2. Entre 150,000 y 200,000 trabajadores operan sin régimen laboral marítimo integral.
 3. La actividad presenta niveles elevados de riesgo ocupacional.
 4. La fiscalización laboral se desarrolla sin un marco normativo especializado.
 5. Los estándares internacionales y de países OCDE vinculan la competitividad logística con legislación laboral marítima propia.
- En consecuencia, la aprobación de una Ley Marco del Trabajo Marítimo constituye una medida necesaria para:
- cerrar brechas regulatorias históricas;
 - alinear al Perú con estándares internacionales;
 - fortalecer la competitividad logística nacional;
 - garantizar condiciones laborales dignas;
 - proteger los derechos fundamentales de la tripulación marítima.

5.4. Análisis de la jornada atípica y condiciones de descanso

La Constitución Política del Perú reconoce la posibilidad de establecer jornadas acumulativas o atípicas, siempre que el promedio de horas trabajadas en el período correspondiente no supere el límite máximo de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales²¹. Este criterio constitucional ha sido desarrollado por el Tribunal Constitucional, que ha señalado que las jornadas atípicas constituyen una excepción al régimen ordinario y deben aplicarse de manera razonable, justificada y proporcional, atendiendo a la naturaleza del trabajo y respetando los derechos fundamentales del trabajador²².

En el sector marítimo, la organización del trabajo presenta condiciones objetivas que justifican la existencia de jornadas acumulativas, debido a la continuidad de las operaciones, la distancia del centro de labores y la imposibilidad material de aplicar esquemas ordinarios de jornada. Sin embargo, la Comisión advierte que, en la práctica, estas jornadas han sido utilizadas de manera extensiva y desregulada, generando excesos que pueden vulnerar los límites constitucionales y los estándares internacionales sobre tiempo de trabajo y descanso. Por ello, la jornada atípica no puede concebirse como regla general, sino como una excepción estrictamente vinculada a la naturaleza del servicio y sometida a límites normativos claros.²³

En ese sentido se propone una regulación de la jornada atípica compatible con

²¹ Constitución Política del Perú. (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima: Congreso de la República.

²² Tribunal Constitucional del Perú. (2004). Sentencia del Expediente N.º 4635-2004-AA/TC.

²³ Organización Internacional del Trabajo. (2006). *Maritime Labour Convention, 2006*. International Labour Organization.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

el marco constitucional y los estándares internacionales, garantizando criterios de razonabilidad y proporcionalidad, el respeto efectivo de la jornada máxima legal y una protección reforzada en trabajos peligrosos o nocturnos. Esta regulación no crea un privilegio sectorial, sino que constituye una medida necesaria para armonizar la continuidad del servicio marítimo con la tutela efectiva de los derechos laborales, conforme al principio de especialidad y al mandato constitucional de protección del trabajador.²⁴

El Tribunal Constitucional ha señalado que las jornadas atípicas son constitucionales siempre que respondan a criterios de razonabilidad, necesidad y proporcionalidad, y que no pueden implicar la afectación de derechos fundamentales ni desconocer el contenido esencial del derecho al descanso; en concreto, las jornadas atípicas no pueden superar, en promedio calculado en el período correspondiente (p. ej. tres semanas), las ocho horas diarias y cuarenta y ocho horas semanales y deben ser compatibles con la dignidad y la salud del trabajador (STC, Exp. N.º 4635-2004-AA/TC).²⁵

Asimismo, la jurisprudencia constitucional vincula el derecho al descanso con la protección de la salud y la dignidad del trabajador, exigiendo que las modalidades excepcionales de jornada no menoscaben tales bienes jurídicos (véase, entre otros, los fundamentos 15, 28, 29 y 35 de la STC Exp. N.º 4635-2004-AA/TC y su resolución aclaratoria).²⁶

La propuesta legislativa se alinea con estos criterios al:

- Establecer límites expresos a la jornada acumulativa.
- Garantizar descansos proporcionales.
- Reconocer el derecho a licencias temporales a tierra.
- Regular el sobretiempo como voluntario.

En consecuencia, la regulación de la jornada atípica resulta constitucionalmente válida y adecuada.

5.5. Seguridad, salud en el trabajo y condiciones de vida a bordo

La protección de la seguridad y salud en el trabajo constituye una obligación constitucional del Estado y de los empleadores.

El Tribunal Constitucional ha señalado que **el derecho a la integridad personal comprende la protección frente a los riesgos laborales**, correspondiendo al Estado y al empleador adoptar las medidas necesarias para prevenir y reparar los daños derivados del trabajo, en el marco del deber de tutela de los derechos fundamentales. En consecuencia, la ausencia de regulación o la omisión normativa frente a una actividad de alto riesgo puede constituir una falta del deber de protección estatal. (STC y jurisprudencia concordante; ver, por ejemplo,

²⁴ Organización Internacional del Trabajo. (2021). *Working conditions in the maritime sector*. ILO.

²⁵ Poder Judicial del Perú. (2019). *Apelación N.º 014341-2019*. Resolución judicial

²⁶ idem

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

fundamentos recogidos en precedentes y resoluciones sobre protección de riesgos laborales).²⁷

Asimismo, la jurisprudencia ha precisado que el empleador ocupa una posición de garante respecto de la seguridad y salud del trabajador, asumiendo la obligación de adoptar medidas de prevención y responder por las consecuencias del incumplimiento de ese deber (responsabilidad administrativa y civil).²⁸

La propuesta legislativa recoge esos principios al establecer:

- Obligaciones específicas de seguridad y salud en el trabajo;
- Condiciones mínimas de vida a bordo;
- Acceso a atención médica;
- Reconocimiento de la actividad como actividad de riesgo.

Tales medidas permiten reforzar la tutela de derechos fundamentales en un sector particularmente expuesto a riesgos laborales, alineando la regulación con la doctrina constitucional y las exigencias del derecho internacional laboral incorporado al ordenamiento interno.

5.6. Derechos laborales, institucionalidad y desarrollo del sector

El Tribunal Constitucional ha sostenido que los derechos laborales son irrenunciables y deben ser garantizados por el Estado, de modo que las normas y la actuación estatal no pueden suponer renuncia o merma de las protecciones mínimas reconocidas a los trabajadores (STC Exp. N.º 0206-2005-PA/TC sobre el deber de tutela y la protección constitucional de derechos laborales).²⁹

Asimismo, el Tribunal ha reconocido la importancia de la **libertad sindical y de la negociación colectiva como pilares del sistema laboral**, precisando sus alcances en armonía con los tratados internacionales y protegiendo su ejercicio frente a prácticas discriminatorias o restrictivas (STC Exp. N.º 0008-2005-PI/TC).³⁰

La propuesta legislativa respeta plenamente estos principios al:

- Mantener la aplicación del régimen laboral de la actividad privada;
- Garantizar derechos colectivos (libertad sindical y negociación colectiva);
- Fortalecer la fiscalización laboral a través de las autoridades competentes;
- Promover la capacitación y la igualdad de género.

En ese sentido, la norma no restringe derechos, sino que los desarrolla en función de la especial naturaleza del trabajo marítimo, reforzando las garantías

²⁷ Tribunal Constitucional del Perú, Resolución N.º 03529-2023-AA, disponible en: <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/>

²⁸ Poder Judicial del Perú, Apelación N.º 22490-2018-0-1801-JR-LA-02, disponible en: <https://cej.pj.gob.pe/cej/forms/busquedaform.html>

²⁹ Corte Suprema de Justicia de la República, Casación N.º 002630-2009, disponible en: <https://juris.pj.gob.pe/jurisprudencia-web/>

³⁰ Tribunal Constitucional del Perú, Resolución N.º 01727-2022-AA, disponible en: <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/>

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

constitucionales y colectivas señaladas por la jurisprudencia.

El Tribunal Constitucional ha subrayado además que el ordenamiento jurídico debe mantener coherencia interna y razonabilidad en la regulación de derechos, lo que exige que los regímenes especiales se integren armónicamente dentro del sistema laboral sin crear paralelismos injustificados (jurisprudencia y criterios sobre interpretación conforme y coherencia normativa).³¹

Por ello, la propuesta legislativa se integra de manera armónica al sistema laboral vigente: no instaura un régimen paralelo, sino un régimen especial dentro del marco general, compatible con la exigencia de coherencia y razonabilidad fijada por el Tribunal.

5.7. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La propuesta legislativa no genera gasto público directo, en tanto regula relaciones laborales que se desarrollan en el ámbito del sector privado, sin implicar creación de nuevas entidades, incremento de remuneraciones con cargo al erario ni asignación presupuestal adicional. Por el contrario, la norma contribuye a ordenar el marco laboral del sector marítimo, reduciendo la conflictividad laboral y los costos asociados a litigios, sanciones administrativas y accidentes de trabajo derivados de la ausencia de regulación específica.

Desde una perspectiva costo-beneficio, los beneficios sociales, laborales y económicos de la propuesta superan ampliamente cualquier costo de implementación para los empleadores, al promover condiciones de trabajo más seguras, previsibles y equitativas. Asimismo, la mejora de las condiciones laborales fortalece la productividad del sector, la sostenibilidad de las operaciones marítimas y la competitividad del país, en concordancia con los principios de trabajo decente y desarrollo económico.

³¹ Poder Judicial del Perú, Sala Laboral (o Civil), Resolución recaída en la Apelación N.º 006221-2016.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

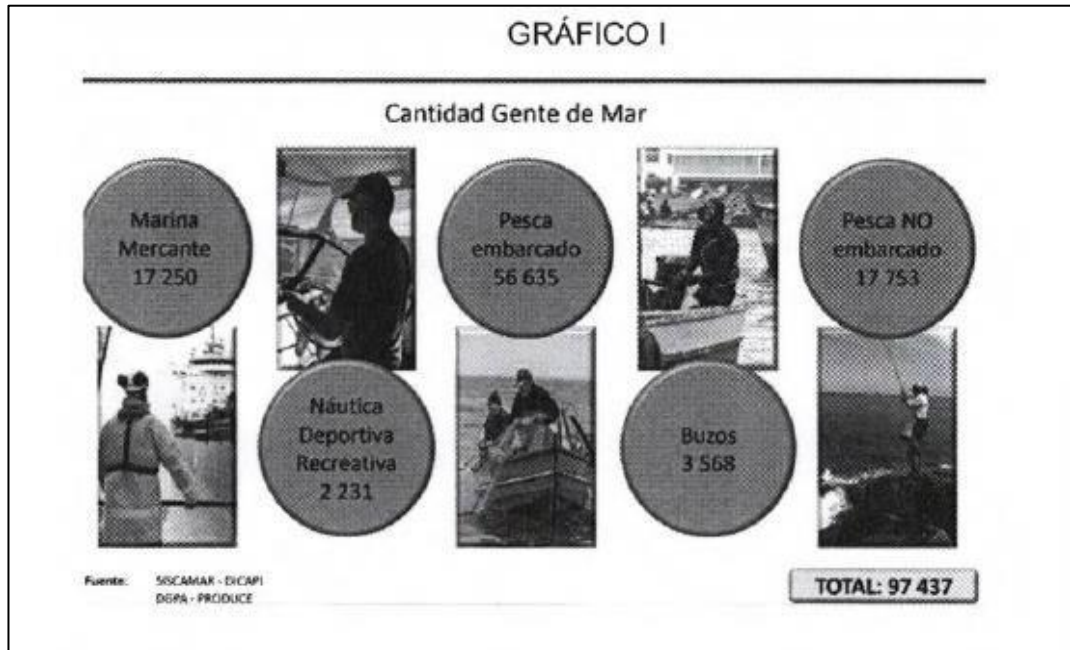
ACTORES	BENEFICIOS DIRECTOS	BENEFICIOS INDIRECTOS	COSTOS
Trabajadores del sector marítimo	Mejora de las condiciones laborales, incluyendo jornada, descanso y seguridad en el trabajo. Mayor protección de derechos laborales específicos del sector.	Incremento de la estabilidad laboral y reducción de conflictos. Fortalecimiento del principio de trabajo decente y de la protección social.	No aplica.
Empleadores del sector marítimo	Claridad normativa sobre obligaciones laborales. Reducción de contingencias legales y sanciones administrativas.	Mejora de la productividad y eficiencia operativa. Reducción de litigios laborales y costos asociados.	Costos de adecuación normativa y operativa, asumibles dentro de la actividad empresarial.
Estado y administración pública	Fortalecimiento del marco regulatorio laboral. Mejora en la supervisión y fiscalización del sector.	Reducción de la conflictividad laboral y carga procesal. Mayor coherencia del ordenamiento jurídico laboral.	No genera gasto público adicional.
Sociedad y sistema económico	Promoción de relaciones laborales equilibradas. Mejora de la seguridad en las actividades marítimas.	Incremento de la competitividad del sector marítimo. Contribución al desarrollo económico sostenible.	No aplica.

La ley, al establecer condiciones mínimas laborales para el trabajador marítimo, tiene un enfoque laboral constitucional que no genera ningún gasto público para el Estado, ni incrementa ningún tipo de presupuesto. Sus efectos se desarrollan dentro de las relaciones contractuales de trabajo en el sector privado. Por lo que no genera gastos al erario nacional.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

En principio la norma aplicaría a la Marina Mercante 17250 marinos registrados ante la Autoridad Marítima, es decir la norma beneficiaría a 17250 familias.



Fuente: **SSCMAR – DICAPI**: Sistema de Control de la Gente de Mar de la **Dirección General de Capitanías y Guardacostas** (Autoridad Marítima Nacional del Perú); **DGPA – PRODUCE**: Dirección General de Políticas y Análisis del **Ministerio de la Producción**.

Actividad marítima*	Cantidad
Marina Mercante	17,250
Pesca embarcado	56,635
Pesca no embarcado	17,753
Náutica deportiva recreativa	2,231
Buzos	3,568
TOTAL: 97,437	trabajadores marítimos

*Información extraída del gráfico I.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

6. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO

La vigencia de la norma permitirá integrar de manera sistemática el trabajo marítimo dentro del conjunto de regímenes laborales especiales reconocidos por el ordenamiento jurídico peruano, sin alterar los principios fundamentales del régimen laboral común. La propuesta normativa se articula con la Constitución, la legislación laboral vigente y los tratados internacionales ratificados por el Perú, desarrollando el principio de especialidad en función de la naturaleza particular de la actividad marítima.

Asimismo, la norma contribuirá a fortalecer la coherencia del sistema jurídico laboral, al establecer reglas claras sobre jornada, descanso, seguridad y condiciones de trabajo en el sector marítimo. De este modo, se reducirá la discrecionalidad en la interpretación normativa, se incrementará la seguridad jurídica para trabajadores y empleadores, y se consolidará un marco regulatorio compatible con los estándares internacionales y la jurisprudencia constitucional.

7. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, en uso de sus atribuciones constitucionales y reglamentarias, recomienda la APROBACIÓN del Proyecto de Ley N° 5869/2023-CR y 14272/2025-CR, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto regular el régimen especial del trabajo marítimo, estableciendo los derechos, obligaciones y condiciones laborales aplicables a los trabajadores que prestan servicios a bordo de naves, en concordancia con la Constitución Política del Perú, la legislación laboral vigente y los convenios internacionales ratificados por el Perú.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene como finalidad:

- a) Garantizar condiciones de trabajo dignas, seguras y equitativas para el trabajador marítimo.
- b) Reconocer las particularidades del trabajo en el mar mediante un régimen laboral especial.
- c) Fortalecer la seguridad jurídica en las relaciones laborales marítimas.
- d) Contribuir a la seguridad de la navegación y a la competitividad del transporte marítimo.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

3.1 La presente ley se aplica a los trabajadores que prestan servicios a bordo de naves de bandera peruana.

3.2 También resulta aplicable a trabajadores embarcados en naves de bandera extranjera que operen en aguas jurisdiccionales peruanas, únicamente en lo que no contravenga el derecho internacional ni el principio de aplicación de la ley del pabellón.

3.3 En los casos de contratos sujetos a ley peruana, aun cuando se ejecuten parcialmente en el extranjero, se aplican las disposiciones de la presente ley en lo que resulte compatible con el derecho internacional.

3.4 Se entiende por aguas jurisdiccionales del Perú el ámbito definido por la normativa nacional vigente.

Artículo 4. Principios del régimen del trabajo marítimo

El régimen del trabajo marítimo se rige por los siguientes principios:

- a) Protección del trabajador.
- b) Primacía de la realidad.
- c) Continuidad del servicio marítimo.
- d) Seguridad de la navegación y protección de la vida humana en el mar.
- e) Aplicación de la norma más favorable.
- f) Irrenunciabilidad de derechos laborales.

Artículo 5. Definiciones

Para efectos de la presente ley, se entiende por:

- a) **Trabajador marítimo:** Persona natural que presta servicios a bordo de una nave bajo relación de subordinación laboral.
- b) **Armador o empleador marítimo:** Persona natural o jurídica que explota comercialmente una nave y ejerce la dirección del trabajo a bordo.
- c) **Contrato de embarco:** Contrato laboral especial celebrado entre el trabajador marítimo y el empleador.
- d) **Repatriación:** Derecho del trabajador a ser trasladado a su lugar de origen o residencia.

El reglamento podrá precisar definiciones técnicas sin desnaturalizar las establecidas en la presente ley.

CAPÍTULO II DEL RÉGIMEN LABORAL ESPECIAL

Artículo 6. Régimen laboral aplicable

El trabajador marítimo se rige por el régimen laboral de la actividad privada, con las particularidades previstas en la presente ley.

En ningún caso las disposiciones de la presente ley pueden implicar la reducción de derechos reconocidos por la Constitución, la legislación laboral vigente o los convenios internacionales ratificados por el Perú.

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

Artículo 7. Contrato de embarco

7.1 El contrato de embarco es de naturaleza laboral y debe constar por escrito.

7.2 Debe registrarse ante la Autoridad Marítima Nacional, conforme a los procedimientos establecidos en la normativa vigente.

7.3 Contiene como mínimo:

- a. Identificación de las partes.
- b. Cargo o función a bordo.
- c. Duración del contrato.
- d. Remuneración y beneficios sociales.
- e. Jornada y descansos.
- f. Condiciones de repatriación.
- g. Seguridad social y seguros.
- h. Condiciones de terminación.

7.4 En caso de duda, se presume la existencia de relación laboral.

Artículo 8. Jornada de trabajo y descansos

8.1 La jornada puede ser atípica o acumulativa, en atención a la naturaleza del servicio.

8.2 El empleador debe garantizar que el promedio de horas de trabajo no exceda de ocho (8) horas diarias ni de cuarenta y ocho (48) horas semanales en el período de referencia.

8.3 En ningún caso se pueden exceder los límites máximos de jornada y mínimos de descanso establecidos en los convenios internacionales ratificados por el Perú.

8.4 El descanso mínimo diario es de diez (10) horas.

8.5 El empleador lleva un registro de horas de trabajo y descanso.

Artículo 9. Remuneraciones y beneficios sociales

El trabajador marítimo tiene derecho a las remuneraciones y beneficios sociales conforme a la legislación laboral vigente, sin perjuicio de condiciones más favorables establecidas por convenio colectivo.

Artículo 10. Seguridad social y seguros

El trabajador marítimo está comprendido en los regímenes de seguridad social en salud y pensiones.

El empleador está obligado a contratar el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo y otros seguros aplicables, conforme a la normativa vigente.

Artículo 11. Seguridad y salud en el trabajo

11.1 El trabajo marítimo es considerado actividad de riesgo.

11.2 El empleador garantiza condiciones de seguridad y salud en el trabajo conforme a la Ley N° 29783- **Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo**.

11.3 La responsabilidad del empleador se determina conforme a la normativa vigente en materia laboral y civil.

Artículo 12. Condiciones de vida y trabajo a bordo

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

El trabajador marítimo tiene derecho a condiciones adecuadas de alojamiento, alimentación, atención médica y bienestar, conforme a la normativa nacional e internacional aplicable.

Artículo 13. Repatriación

El trabajador tiene derecho a la repatriación en caso de:

- a) Terminación del contrato.
- b) Enfermedad o accidente.
- c) Siniestro marítimo.
- d) Incumplimiento del empleador.

Los costos son asumidos por el empleador.

Artículo 14. Libertad sindical y negociación colectiva

Se garantiza la libertad sindical, negociación colectiva y huelga conforme a la Constitución y la ley.

Artículo 15. Formación y certificación

El Estado promueve la formación y certificación del trabajador marítimo, en el marco de sus competencias y disponibilidad presupuestal.

CAPÍTULO III FISCALIZACIÓN Y RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 16. Competencias de fiscalización

La fiscalización corresponde a:

- a) La Autoridad Marítima, en materia técnica.
- b) El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y la SUNAFIL, en materia laboral.

Artículo 17. Infracciones

Constituyen infracciones administrativas:

- a) No formalizar el contrato de embarco.
 - b) Incumplir normas sobre jornada y descansos.
 - c) No contratar seguros obligatorios.
 - d) Incumplir normas de seguridad y salud.
 - e) Negar injustificadamente la repatriación.
- El reglamento establece la clasificación y sanciones.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA.

ÚNICA. Adecuación de contratos y registros

Para la adecuación de contratos y registros las empresas del sector dispondrán de noventa (90) días calendario desde la entrada en vigencia del reglamento.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario.

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”*

PREDICTAMEN ACUMULATIVO RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 5869/2023-CR Y 14272/2025-CR QUE APRUEBA CON TEXTO SUSTITUTORIO LA “LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO”.

SEGUNDA. Supletoriedad

En lo no previsto en la presente ley se aplica supletoriamente el régimen laboral de la actividad privada y las normas del derecho marítimo internacional.

TERCERA. Vigencia

La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.