

## **PREDICTAMEN DEL PROYECTO DE LEY 5869/2023-CR Y OTROS LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL TRABAJO MARÍTIMO**

El Proyecto de Ley N.º 5869/2023-CR propone la creación de un régimen especial de trabajo marítimo, estableciendo derechos, obligaciones y condiciones laborales aplicables a los trabajadores que prestan servicios a bordo de naves. La iniciativa busca adaptar la regulación laboral a las particularidades de la actividad marítima, garantizando condiciones dignas de trabajo, seguridad jurídica en las relaciones laborales y contribuyendo a la seguridad de la navegación y competitividad del transporte marítimo.

Desde una perspectiva general, el proyecto no contradice la normativa internacional aplicable, en particular el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006). Por el contrario, incorpora cláusulas expresas de compatibilidad con los convenios internacionales ratificados por el Perú y establece estándares mínimos que deben interpretarse en conjunto con dichos instrumentos. Por ejemplo, en materia de jornada y descanso, no solo reconoce un descanso mínimo diario, sino que además dispone que en ningún caso pueden excederse los límites establecidos en el derecho internacional. En ese sentido, la remisión a normas internacionales y al desarrollo reglamentario resulta coherente con la técnica legislativa peruana y no constituye, por sí misma, una deficiencia.

No obstante, un análisis más detallado permite advertir que, si bien no existen contradicciones materiales con el MLC en los estándares sustantivos básicos —como contrato de embarco, jornada, repatriación o seguridad—, sí se identifican aspectos que pueden generar dificultades interpretativas. En particular, algunas disposiciones recogen de manera parcial los estándares internacionales y los complementan mediante remisión, lo que, aunque válido, puede abrir espacios de interpretación en su aplicación práctica. Este es el caso, por ejemplo, de la regulación de jornada y descanso, donde el proyecto es compatible con el MLC, pero no desarrolla de manera expresa todos sus parámetros, dejando su integración a la remisión normativa

El punto más relevante se encuentra en la regulación de la prelación normativa y la interpretación de derechos en el caso de naves de bandera extranjera. El artículo 3.2 establece que la ley peruana será aplicable en estos supuestos en tanto no contravenga el derecho internacional ni el principio de la ley del pabellón, lo cual es correcto en términos de orientación. Sin embargo, esta formulación resulta abierta y podría dar lugar a interpretaciones extensivas. Conforme al derecho internacional, particularmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) y el propio MLC, la competencia primaria sobre las condiciones laborales a bordo corresponde al Estado del pabellón, mientras que la intervención del Estado ribereño o portuario es más limitada y se orienta principalmente a funciones de control, inspección y cumplimiento de estándares mínimos.

En ese sentido, existe el riesgo de que la disposición sea interpretada en el sentido de que la ley peruana se aplica de manera general a trabajadores de naves extranjeras por el solo hecho de operar en aguas jurisdiccionales, incluso en supuestos de mero tránsito o sin una conexión relevante con el ordenamiento peruano. Esta interpretación implicaría, en la práctica, un desplazamiento de la ley del pabellón que no resulta compatible con el derecho

internacional del mar. Por ello, el problema no radica en la regla en sí misma, que está bien orientada, sino en el margen de indeterminación que deja respecto a su alcance.

En consecuencia, se sugiere precisar el alcance de la aplicación de la ley peruana en naves de bandera extranjera, delimitando expresamente los supuestos en los que corresponde su aplicación, como aquellos vinculados a operaciones en puerto, contratos sujetos a ley peruana o situaciones en las que exista una conexión jurídica suficiente con el país. Asimismo, sería recomendable establecer de manera más clara que la aplicación de principios como la norma más favorable no implica el desplazamiento automático de la ley del pabellón, sino que debe operar dentro de los límites del derecho internacional. Estas precisiones permitirían mantener la coherencia del proyecto con los estándares internacionales y, al mismo tiempo, reducir riesgos de conflicto interpretativo en su aplicación.

### **Sugerencia de redacción**

#### **Delimitación competencial**

*Tratándose de naves de bandera extranjera, la presente ley será aplicable únicamente en el ámbito de las competencias que corresponden al Perú conforme al derecho internacional, en su calidad de Estado ribereño, Estado portuario o Estado de suministro de mano de obra, sin perjuicio de la competencia primaria del Estado del pabellón sobre las condiciones laborales a bordo y de la aplicación de la ley rectora del contrato.*

#### **Regla de favor**

*La aplicación de la norma más favorable y de los convenios internacionales ratificados por el Perú respecto de naves de bandera extranjera se realizará sin desconocer el principio de la ley del pabellón y las limitaciones derivadas del derecho internacional.*



Regula la aplicación a naves de bandera extranjera sin precisar adecuadamente la prelación de normas, generando incertidumbre sobre el alcance de la ley peruana frente al principio de la ley del pabellón.