

PROYECTO DE LEY 9860/2024-CR
LEY DEL TRABAJO PORTUARIO

Proyecto de Ley N° 9860/2024-CR, Ley que modifica la Ley 27866, Ley del Trabajo Portuario.

La iniciativa legislativa propone modificaciones a la Ley N° 27866, orientadas a la actualización de especialidades laborales, la reclasificación de la actividad portuaria como de alto riesgo, la reestructuración de responsabilidades institucionales en capacitación profesional mediante un Instituto de Formación y Capacitación Portuaria (INFOCAP), e incorporación de medidas preventivas contra hostigamiento sexual.

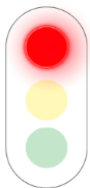
La propuesta presenta, sin embargo, vacíos regulatorios que merecen atención. Respecto al Artículo 3, si bien la adición de especialidades como capataz de estiba y elevadorista refleja una diferenciación técnica operativa legítima, la supresión del párrafo que exigía capacitación adecuada para cada especialidad genera una inconsistencia normativa relevante. En un sector donde las operaciones involucran riesgos diferenciados según tipo de carga y equipamiento, la eliminación de requisitos de capacitación especializada obligatoria desconecta la exigencia de especialización funcional de la validación efectiva de competencias. Particularmente en contextos de trabajo intermitente, donde la rotación entre especialidades es frecuente, la ausencia de certificación obligatoria de aptitud amplifica riesgos operacionales que no pueden ser gestionados únicamente en fase de ejecución. A ello se suma que, en el contexto del comercio internacional, **estos requisitos de capacitación son frecuentemente exigidos a los operadores de comercio internacional como condición para operar en sus terminales.** Eliminarlos del marco normativo da razón a que se interprete que dichas exigencias dejan de ser legalmente requeribles, lo que generaría situaciones de conflicto potencial entre la práctica operativa —donde el operador seguirá necesitándolos— y el marco legal vigente.

En relación con el artículo 18, la reclasificación de "actividad de riesgo" a "actividad de alto riesgo" constituye un reconocimiento normativo explícito de peligrosidad diferencial; no obstante, la propuesta no especifica cómo esta categorización se traduce en beneficios diferenciados. Actividades clasificadas como de alto riesgo en otros sectores cuentan con regímenes especiales explícitos que amplían coberturas, beneficios previsionales o seguros complementarios. **Realizar una reclasificación de esta naturaleza sin un análisis previo y real de las condiciones de riesgo en cada operación portuaria específica constituye una fuente potencial de problemas futuros, en tanto el nivel de riesgo no es uniforme: una operación con mayor tecnología puede implicar menor exposición al riesgo que una de carácter manual.** Este tipo de precisión requiere mayor análisis y debería estar desarrollada a nivel reglamentario, donde pueda ajustarse a las particularidades de cada terminal y modalidad operativa.

El artículo 20 presenta un claro vicio de inconstitucionalidad vinculado a los principios de libertad de empresa y actividad empresarial del Estado. La transferencia de la responsabilidad de capacitación a INFOCAP, entidad dependiente de ENAPU —empresa nacional del Estado—, no solo genera interrogantes respecto a su estructura institucional, sino que suprime un mercado existente. Existe actualmente un mercado de capacitación portuaria integrado por universidades, institutos técnicos privados y capacitadores especializados que viene operando de manera efectiva. **Crear un monopolio de certificación en favor de INFOCAP implica**

desplazar a estos actores del mercado y sustituirlos por una entidad estatal, lo que es abiertamente inconstitucional: la Constitución prohíbe que el Estado intervenga en actividades económicas cuando el sector privado ya las provee, y rechaza expresamente la existencia de monopolios públicos injustificados. En ese sentido, la propuesta no solo contraviene los principios de libre iniciativa privada y subsidiariedad, sino que genera el efecto paradójico de desarticular un mercado que funciona para reemplazarlo por una estructura estatal cuya efectividad práctica tampoco está garantizada, en tanto la propuesta no aclara cómo se articularía la capacitación general con la operativa especializada que desarrollan los concesionarios privados por cada terminal.

En consecuencia, el Proyecto de Ley N° 9860/2024-CR mantiene vacíos regulatorios. Las tensiones identificadas respecto a requisitos de capacitación especializada, traducción de la reclasificación de riesgo en beneficios diferenciados, y la inconstitucionalidad de consolidar un monopolio público de certificación en detrimento del mercado existente, demuestran que **disposiciones técnicas aparentemente acotadas podrían generar efectos institucionales y económicos más amplios de lo previsto**, requiriendo precisiones que eviten inconsistencias con principios constitucionales de competencia abierta y subsidiariedad del Estado.



Elimina requisitos obligatorios de capacitación especializada sin justificación técnica. Además, reclasifica la actividad como alto riesgo sin especificar beneficios diferenciados, generando inconsistencia normativa y rompe con el principio de subsidiariedad del Estado.