



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**Las jornadas máximas de conducción de los
trabajadores de carga y mercancías.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogada

AUTORA:

Rivera Velezmoro, Sandra Fabiola (ORCID: 0000-0001-7230-9566)

ASESORES:

Mgr. Saavedra Silva, Luz Aurora (ORCID: 0000-0002-1137-5479)

Mgr. Villalta Campos, José Manuel (ORCID: 0000-0001-5342-0349)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma Laboral: Flexibilidad Laboral y Reforma Procesal Laboral

CHICLAYO – PERÚ

2020

Dedicatoria:

A mi padre, a quien amo y le agradezco por su esfuerzo, su amor y sus consejos.

A mi madre, a quien amo y le agradezco por estar en todo momento conmigo, por sus enseñanzas y el gran amor que me tiene.

A mi amado esposo Julio César Cubas Arbildo, a quien amo y le agradezco por su apoyo incondicional, por su amor y ayuda para seguir alcanzando mis metas.

A mi bebe a quien amo mucho, quien es parte de mi proyecto de vida y es mi motivo para seguir alcanzando mis sueños.

A mis hermanos a quienes quiero mucho.

Agradecimiento:

A mi amado Dios, por la vida que me presta y las fuerzas que me da para lograr mis metas. No existen palabras, de agradecimiento para mi padre celestial, él siempre ha sido bueno conmigo. Estoy convencida, que Dios es mi ayuda y fortaleza en todo tiempo. Ebenezer, hasta aquí me ayudo Jehová.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Caratula	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas	viii
Índice de gráficos y figuras.....	x
Resumen.....	xii
Abstract.....	xiii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Realidad problemática.....	1
1.2. Formulación del problema.....	2
1.3. Justificación.....	2
1.4. Objetivo general y específicos.....	3
1.5. Hipótesis.....	4
II. MARCO TEÓRICO.....	5
2.1. Antecedentes.....	5
2.1.1. Nivel internacional.....	5
2.1.2. Nivel nacional.....	6
2.1.3. Nivel local.....	8
2.2. Legislación comparada sobre las jornadas máximas de conducción...	12
2.3. Constitución Política del Perú.....	15

2.4.	Legislación laboral.....	17
2.5.	Ley general del transporte y tránsito terrestre.....	21
2.6.	Autoridad competente en materia de transporte.....	22
2.7.	Las jornadas máximas de conducción.....	24
2.8.	Glosario de términos.....	29
III.	METODOLOGÍA.....	30
3.1.	Tipo y diseño de investigación.....	30
3.1.1.	Diseño.....	30
3.1.2.	Tipo.....	30
3.1.3.	Nivel	30
3.2.	Operacionalización y variables.....	30
3.2.1.	Variable independiente.....	30
3.2.1.1.	Definición conceptual.....	31
3.2.1.2.	Definición operacional.....	31
3.2.1.3.	Dimensión.....	31
3.2.1.4.	Indicadores.....	31
3.2.1.5.	Escala de medición.....	31
3.2.2.	Variable dependiente.....	31
3.2.2.1.	Definición conceptual.....	32
3.2.2.2.	Definición operacional.....	32
3.2.2.3.	Dimensión.....	32
3.2.2.4.	Indicadores.....	32
3.2.2.5.	Escala de medición.....	32

3.3. Población, muestra y muestreo.....	32
3.3.1. Población.....	32
3.3.1.1. Criterios de inclusión.....	33
3.3.1.2. Criterios de exclusión.....	33
3.3.2. Muestra.....	33
3.3.3. Muestreo.....	33
3.3.4. Unidad de análisis.....	33
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	34
3.4.1. Técnica.....	34
3.4.2. Instrumento.....	34
3.4.3. Validez.....	34
3.4.4. Confiabilidad.....	34
3.5. Procedimientos.....	34
3.6. Método de análisis de datos.....	34
3.7. Aspectos éticos.....	34
IV.RESULTADOS.....	36
V. DISCUSIÓN.....	49
VI.CONCLUSIONES.....	54
VII. RECOMENDACIONES.....	55
VIII. PROPUESTA.....	56
IX.REFERENCIAS.....	60
ANEXOS.....	68

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1 Condición del Encuestado	36
Tabla 2 ¿Conoce Ud. alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?	37
Tabla 3 ¿Conoce Ud. de acuerdo con el derecho comparado alguna norma sobre las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?	38
Tabla 4 ¿Cree Ud. que el establecimiento de estas jornadas de conducción, coadyuvaría a la disminución de accidentes de transporte por parte de los conductores del transporte de carga y mercancías?	39
Tabla 5 ¿Considera Ud. que la norma ha excluido a los conductores de carga y mercancías?	40
Tabla 6 ¿Cree Ud. que, al no existir una norma sobre las jornadas máximas de conducción, para los conductores del transporte de carga y mercancías, se estaría vulnerando sus derechos laborales?	41
Tabla 7 ¿Cree Ud. que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe modificar el Art. 30 del D. S N° 017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” a fin de incluir a los conductores de carga y mercancías?	42
Tabla 8 ¿Conoce Ud. alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción?	43
Tabla 9 ¿Conoce Ud. alguna norma extranjera sobre las jornadas máximas de conducción?	44
Tabla 10 ¿Considera Ud. que la norma ha excluido a los conductores de carga y mercancías?	45

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

	Pág.
Figura 1 Condición del Encuestado	36
Figura 2 ¿Conoce Ud. alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?	37
Figura 3 ¿Conoce Ud. de acuerdo con el derecho comparado alguna norma sobre las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?	38 ii

Figura 10 ¿Considera Ud. que la norma ha excluido a los conductores de carga y mercancías? 45

Figura 11 ¿Fiscaliza Ud. las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías? 46

Figura 12 ¿Considera Ud. que los accidentes del transporte de carga y mercancía se podría deber a que los conductores no cuentan con una norma sobre las jornadas máximas de conducción? 47

Figura 13 ¿Cree Ud. que se debe modificar el Art. 30 del D. S N°017-2009 48

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo general: analizar cómo debería abordarse las jornadas máximas de conducción en los trabajadores de carga y mercancías, en el D.S. N° 017-2009-MTC. Se utilizaron antecedentes a nivel internacional, nacional y local. Asimismo, se utilizó, teorías relacionadas a la investigación con la finalidad de fundamentar el presente trabajo. El enfoque de la investigación fue cuantitativo, el diseño no experimental, de tipo descriptivo y de nivel explicativo. La población estuvo constituida por 8 794 abogados del Distrito judicial de Chiclayo y 24 Inspectores de la unidad desconcentrada de Lambayeque – SUTRAN. La muestra estuvo conformada por 50 abogados especialistas en derecho laboral del distrito judicial de Chiclayo y 12 inspectores de la UD de Lambayeque – SUTRAN. El instrumento que se aplicó fue el cuestionario con la finalidad de confirmar la hipótesis, el cual fue validado por el asesor especialista, asimismo, la confiabilidad fue medida con el programa Alfa de Cronbach obteniendo como resultado 0.84 y 0.93, llegando a la conclusión que el instrumento aplicado es confiable.

Se concluye, que es necesaria la regulación de las jornadas máximas de conducción para los conductores de carga y mercancías, a fin de que no se sigan vulnerando sus derechos laborales.

Palabras claves: Conductores del transporte de carga y mercancías, derechos laborales.

Abstract

The general objective of this research was to analyse how maximum driving hours should be addressed in freight and freight workers, at D.S. No. 017-2009-MTC. Backgrounds were used at the international, national and local levels. Research-related theories were also used to inform this work. The approach to research was quantitative, non-experimental, descriptive and explanatory in nature. The population consisted of 8,794 lawyers from the Chiclayo Judicial District and 24 Inspectors from the deconcentrated unit of Lambayeque – SUTRAN. The exhibition consisted of 50 lawyers specializing in labor law from Chiclayo judicial district and 12 inspectors from the UD of Lambayeque – SUTRAN. The instrument applied was the questionnaire in order to confirm the hypothesis, which was validated by the Expert Advisor, and reliability was also measured with Cronbach's Alpha program resulting in 0.84 and 0.93, concluding that the applied instrument is reliable.

It is concluded that the regulation of maximum driving hours for freight drivers and goods is necessary so that their labour rights are no longer infringed.

Keywords: Freight and freight transport drivers, labor rights.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, los conductores del transporte de carga y mercancías, han sido olvidados por el Estado. Algunos conductores vienen laborando, más de 19 horas al día, esto se debe porque existe un vacío legal, por lo tanto, estos conductores se encuentran en un estado de indefensión, ya que se están viendo vulnerados sus derechos laborales. Si bien existe la norma sobre las jornadas máximas de conducción, según el D.S N° 017-2009-MTC, sin embargo, solo está establecida para el transporte regular de personas, dejando de lado al transporte de carga y mercancías.

Los transportistas, quienes contratan a los conductores de carga y mercancías, se están aprovechando de este vacío de la norma, para hacerles trabajar, más horas de lo establecido por ley. Este sector, según las estadísticas provocan la mayor parte de accidentes, según el organismo que fiscaliza al transporte, en nuestro país. El transporte de carga y mercancías, promueve el comercio dentro de la sociedad, abastece a toda la población con insumos de primera necesidad, medicinas y materiales que son esenciales en la vida humana.

Es importante, que todo trabajador, indistintamente, del sector en donde labore, tenga establecido su jornada laboral. Según, nuestra constitución en su artículo 23 establece, que es deber de todos, respetar la dignidad del trabajador, y es obligación del Estado, implementar nuevas políticas de empleo. La jornada laboral, es el tiempo total, en donde los trabajadores cumplen con sus funciones, pactadas en el contrato. Al existir, este vacío legal concerniente a las jornadas máxima de conducción, como consecuencia los trabajadores producen accidentes de transporte, esto se da, porque existe, claramente un exceso de horas de conducción. Es por ello, la necesidad de modificar esta norma, a fin de incluir a estos trabajadores, para que sus derechos laborales, no sigan siendo afectados.

La Organización Mundial de Salud, señala un promedio de 1.35 millones, fallecen producto de los accidentes de transporte. En nuestro país, se ha intensificado los accidentes de transporte, producto de ello encontramos una creciente tasa de

mortalidad y lesiones. Es por ello, la importancia de prevenir estos sucesos que mucho daño le provocan a la sociedad.

La modificatoria de la ley laboral en los países europeos, introducen la iniciativa de nuevos métodos de trabajo, promueven el empleo a tiempo parcial. Además, el Estado, promueve la permisividad en la actividad laboral, también existe nuevas disposiciones para proteger la relación laboral de manera permanente dentro de un contrato de trabajo (Olaya, 2017).

La jornada laboral, sirve para establecer el tiempo de trabajo de los operarios. Se ha demostrado que, al existir un exceso de la jornada de trabajo, se pueden ocasionar problemas en la salud, esto se debe porque existe una sobrecarga laboral, ocasionando enfermedades en los trabajadores (Marqueta, Rodríguez, Enjuto, Juárez y Martín, 2017).

Los países de la Unión Europea, consideran que un elemento importante para la economía, es la productividad de los trabajadores, es decir, existe un rendimiento absoluto, en el menor tiempo posible. Además, se establece que la jornada laboral, sea más reducida, siempre que la productividad tenga un impacto importante en las empresas (Ruesga y Pérez, 2005).

A pesar, que ya se encontraba regulado, que la jornada laboral, sea de ocho horas diarias, en el país de Chile, tenían que batallar con las antiguas disposiciones legales y los reglamentos de industria, que tenía lugar a disputas por saber quién tenía el control sobre el tiempo de trabajo (Yáñez, 2015).

Dentro de este orden de ideas, se formuló la siguiente interrogante: ¿Cómo debería abordarse las jornadas máximas de conducción en los trabajadores de carga y mercancías, en el D.S. N° 017-2009-MTC?

Como justificación se obtuvo:

La presente investigación es relevante, porque existe un vacío legal, concerniente a la jornada máximas de conducción de los conductores de carga y mercancías. Una de las causas, es que se producen accidentes en las carreteras, generando gran preocupación en la sociedad. Al existir este vacío en la norma, porque se ha

omitido a estos conductores, esta situación está siendo aprovechada por algunos malos empleadores, para hacerles trabajar más horas. Provocando con ello, que los conductores se sientan cansados durante su jornada de conducción.

Esta investigación, sirve para establecer las jornadas máximas de conducción de los trabajadores de carga y mercancías, para que no se vulneren los derechos laborales de los conductores, porque se encuentran en un estado de indefensión porque la norma ha omitido a estos trabajadores, por ende, se encuentran desprotegidos por la ley. Además, sirve para evitar posibles accidentes provocados por este sector de transporte, ya que trabajan largas horas y no descansa adecuadamente.

La investigación, beneficia directamente a los conductores de carga y mercancías, porque se establecerá su jornada máxima de conducción, asimismo, ya no se estarían vulnerando sus derechos laborales de estos trabajadores. Por otro lado, se beneficiará a la sociedad, porque se reducirían los posibles accidentes de transporte, puesto que los conductores se encontrarían más descansados a la hora de su jornada laboral.

Como objetivo general se obtuvo: Analizar cómo debería abordarse las jornadas máximas de conducción en los trabajadores de carga y mercancías, en el D.S. N° 017-2009-MTC.

Objetivos específicos:

- a) Explicar la regulación de otros Estados sobre la jornada máxima de conducción;
- b) Analizar el vigente Decreto Supremo N°017-2009-MTC, sobre las jornadas máximas de conducción;
- c) Proponer la modificación de los incisos 2 y 4 del Art. 30 del D.S N°017-2009-MTC, con la finalidad de incluir a los conductores de carga y mercancías.

Como hipótesis se obtuvo:

Se debe abordar las jornadas máximas de conducción de los conductores del transporte de carga y mercancías, modificando los incisos 2 y 4 del Art. 30 del D.S N°017-2009-MTC, para incluir a los conductores, a fin de evitar que se sigan vulnerando sus derechos laborales.

II. MARCO TEÓRICO

Como antecedentes internacionales se obtuvo:

Iñahui (2013), en su tesis titulada: “El régimen de jornada y descansos del chofer de larga distancia: hacia un replanteo de su regulación”, para obtener, el título de Abogado, en la Universidad Abierta Interamericana, en su segunda conclusión señala:

“El presente trabajo, demuestra que los accidentes de transporte, en el país de Argentina son consecuencia de una mala recuperación del sueño de los conductores, por lo cual el régimen de las jornadas y los descansos deben ser modificados” (p.3)

El autor refiere que efectivamente los accidentes de transporte, necesitan un nuevo replanteo en su regulación, respecto a las jornadas de trabajo y el descanso para los conductores que manejan largas distancias en el país, esto les impide una recuperación adecuada de su salud.

Gonzáles y Ruilova (2014), en su tesis titulada: “El estudio de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de tránsito (...)” indica:

“A causa de los múltiples accidentes de transporte terrestre en los últimos años en Ecuador, ha provocado que surjan modificaciones en la Ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial referente a las sanciones para los conductores” (p. 8).

Los autores refieren que efectivamente las instituciones que regulan el transporte terrestre en el país de Ecuador, han tenido que crear nuevas leyes a causa de los accidentes de transporte ocasionados en dicho país.

Marcelo (2014), en su tesis titulada: “Muertes por accidentes de tránsito en argentina: un análisis espacio-temporal para el período 2001-2010”, para obtener el grado académico, Doctor en geografía, en la Universidad Nacional del Sur, en su primera conclusión señala:

“La tasa de mortalidad en el país de Argentina se elevó, a causa de los accidentes de transporte, convirtiéndose en una problemática de salud pública. A pesar de ello, no se brinda las medidas necesarias para las víctimas que han sufrido estos sucesos.” (p. 4).

El autor refiere que las muertes causadas por el transporte, en el país de Argentina son un problema de salud pública y que todavía no se toman las medidas respectivas para las víctimas. Es por eso que dicha investigación tuvo por objetivo analizar la mortalidad por lesiones de tránsito.

Torres (2015), en su tesis titulada: “Sueño y condiciones de trabajo y salud en conductores de transporte especial. Un enfoque psicosocial, ciudad de Bogotá, 2012–2013”, para obtener el grado académico, Maestro en Salud y Seguridad en el Trabajo, en su primera conclusión señala:

“El transporte especial de Colombia, se ha visto envuelto en discusiones por los distintos sectores del estado, como consecuencia de las anomalías que este sector viene presentando, además de la informalidad y la poca fiscalización por parte de las autoridades. Esto impide la disminución de los accidentes de transporte, originados por el desgaste físico y mental del conductor que viene trabajando largas horas, las distintas formas de contratación que le generan al trabajador mayores ganancias” (p. 142).

El autor refiere que efectivamente el transporte en Colombia ha sido objeto de controversias en el sector político, social y económico, presenta informalidad, falta de control por la autoridad competente. Los accidentes de transporte, son originados en su mayoría por el cansancio de los conductores al realizar más turnos con el fin de obtener más ganancias.

Como antecedentes nacionales se obtuvo:

López (2016) en su tesis titulada: “Accidentes de tránsito atendidos en el hospital regional de Loreto de octubre a diciembre de 2015” señala:

“Los accidentes producidos en las carreteras son una problemática nacional, en los años (2005- 2015), se reportó un alto índice de mortalidad con 31 335 personas fallecidas. El MINSA, indica que en promedio 117 900 personas presentan una incapacidad de por vida” (p. 6).

El autor refiere que efectivamente los accidentes de transporte terrestre, no solo cobran vidas humanas, también afecta a la economía del país por lo tanto es una problemática nacional. Solo en los años (2005-2015) se registró 31 335 personas fallecidas y que un promedio de 117 900 presenta una incapacidad de por vida.

Peña (2017), en su tesis titulada: “Somnolencia en conductores de transporte público regular de pasajeros de lima metropolitana – Perú. 2016”, para obtener el grado académico, Maestro en Medicina Ocupacional y del Medio Ambiente, en su tercera conclusión señala:

“Los conductores que presentaran el doble de cansancio, son aquellos que descansan menos de 7 horas en su rutina diaria, y están expuestos a provocar accidentes porque recorren largas distancias que les impide descansar en lugares apropiados” (p. 27)

El autor refiere que efectivamente aquellos conductores, que descansan menos de 7 horas al día tienen el doble de posibilidades de ocasionar accidentes porque presentan somnolencia a la hora de conducir.

Se puede advertir en los párrafos de arriba, que el Perú también es un país en donde se incumplen los derechos laborales de los trabajadores, es una realidad que se vive a diario, situación que indigna porque aquellos que se benefician son las empresas exigiendo mayor productividad, dejando de lado las condiciones mínimas laborales de los trabajadores.

Alayo (2017), en su tesis titulada: “Evaluación comparativa de las clases de accidentes de tránsito por Regiones en el Perú 2011-2015”, para obtener el grado académico, Maestro en Gestión Pública, en su cuarta conclusión señala:

“En el presente estudio, no se establece de manera exacta y actualizada el crecimiento de los accidentes ocasionados en el Perú, esto ayudaría a que las autoridades establezcan nuevas políticas públicas de seguridad vial y puedan seguir con el procedimiento de fiscalización y prevención” (p. 172).

El autor refiere que efectivamente, si hubiera una buena distribución con respecto a las cifras de accidentes en cada región del país, ayudaría a obtener nuevas medidas en favor de la seguridad vial. Esto serviría para que las autoridades, puedan fiscalizar de manera eficiente y reducir posibles accidentes.

Es fundamental que los conductores cuenten con una jornada laboral establecida en la ley, además esto serviría para que los trabajadores no originen posibles accidentes producto del cansancio al estar manejando largas horas, sin poder descansar.

Palma (2019), en su tesis titulada: “Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial”, para obtener el grado académico, Maestro en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, en su segunda conclusión señala:

“Es imprescindible que se realice una reforma de régimen especial para los conductores interprovinciales, puesto que estos trabajadores por su naturaleza se encuentran en constante peligro en las vías nacionales, además de la concentración que se requiere para conducir” (p. 39).

El autor refiere que es necesario un nuevo régimen para los conductores de transporte terrestre, ya que estos trabajadores se encuentran en constante peligro dentro de las vías nacionales, además se requiere de un máximo nivel de concentración por parte del conductor.

Como antecedentes locales se obtuvo:

Deza (2015), en su tesis titulada: “hábitos del sueño, cansancio y somnolencia diurna en conductores de transporte interprovincial de Chiclayo, para obtener, el título de Médico Cirujano, en la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, en su primera conclusión señala:

“Los índices reportados en las estadísticas del Perú, indican como principal causa de los accidentes de transporte, la imprudencia del conductor. En la jornada diurna estos conductores presentan somnolencia, pestañeo o cabeceo a la hora de conducir, y estos suelen realizar maniobras para contener el sueño. Además, suelen descansar en lugares inadecuados. Las distintas investigaciones realizadas en el Perú, demuestran una preocupante situación en los conductores de buses interprovinciales porque revelan que presentan cansancio a la hora de conducir” (p. 23)

El autor refiere que los conductores de transporte suelen descansar en lugares inadecuados durante el viaje, además hacen maniobras para contener el sueño, producto del cansancio. Los índices nacionales reportan que los accidentes en las vías nacionales son provocados por las imprudencias del conductor de buses interprovinciales.

Echegaray (2018), en su tesis titulada “Revisión crítica aspectos a considerar por las enfermeras (...)”, para obtener el título de enfermería, en su tercera conclusión señala:

“Estudios demuestran que los accidentes se vienen incrementando en nuestro país, además de las lesiones y muertes por tales eventos. Lambayeque se registraron entre 43 y 71 accidentes aproximadamente, la edad más vulnerable es entre 20 a 60 años.” (p. 13).

La autora refiere que efectivamente, los accidentes de transporte se ven reflejados en nuestra ciudad de Lambayeque dejando varios lesionados producto de estos episodios.

Para Rojas y Quispe (2019), en su tesis titulada: “Frecuencia del antecedente de trastorno por déficit de atención e hiperactividad en adultos mototaxistas y accidentes de tránsito en un distrito de Chiclayo en el año 2017”, para obtener, el título de Médico Cirujano, en su segunda conclusión señala:

“Se probó que existe una mayor relación entre la población trabajadora y los accidentes de transporte. Dentro de esta población de estudio hay personas que presentan trastorno por déficit de atención e hiperactividad y han presentado mayor frecuencia de accidentes” (p. 17).

Los autores refieren que efectivamente la población que presenta mayor frecuencia de accidentes de tránsito, son aquellos participantes con antecedentes de trastorno por déficit de atención e hiperactividad.

Para Chumacero y Peralta (2019), en su tesis titulada: “Hábitos de sueño y somnolencia diurna en mototaxistas formales del distrito de José Leonardo Ortiz durante el 2016”, para obtener, el título de Médico Cirujano, en su segunda conclusión señala:

“En la presente investigación se comprobó que el conductor debe tener más edad para disminuir la probabilidad de producir un accidente de transporte, en cuanto a los años de experiencia que pueda tener el conductor del transporte” (p. 23).

Los autores refieren que a mayor edad hay una probabilidad de reducir accidentes de tránsito, asimismo se demostró que con los años de experiencia disminuye los posibles accidentes que pueda producir el conductor.

Estudios, demuestran que llevar el trabajo a casa, provoca alteraciones en la salud de las personas. En los últimos años, las empresas han tomado conciencia, para la prevenir los futuros riesgos en los trabajadores. Es por esta razón, que las empresas deben garantizar y respetar la jornada laboral. Según, la OMS las enfermedades más comunes, están relacionadas a la desnutrición, el uso de sustancias para no dormir, etc (Velásquez, Zamorano, Ruíz, Monreal y Gil, 2014).

El exceso de trabajo, es aquella actividad, en donde existe un abuso del esfuerzo físico y/o psicológico, de tal manera, que no se logra la total recuperación del sujeto. Como consecuencia, los trabajadores presentan somnolencia y falta de concentración, producto de la excesiva carga laboral. Además, de presentar

problemas en la salud, como, ansiedad, depresión, problemas cardíacos, entre otros (Cruz, Chaves, Barcellos, Almeida, Oliveira y Jorge, 2010).

El incremento de horas de trabajo, se cree que viene asociado de un mejor salario, mejor cargo, mayor responsabilidad, que garantice que los trabajadores están comprometidos con la empresa. Muchas veces, laboran más de lo establecido, con la finalidad de culminar sus responsabilidades, sin recibir una compensación, por el exceso de carga laboral o sin el apoyo necesario para dicha tarea (Gil, 2012).

Las jornadas prolongadas, producen serios problemas, como la pérdida del sueño, bajando los niveles de rendimiento. Además, de provocar en la persona, ansiedad, posibilidad de error, trastornos del carácter, alto grado de estrés, depresión, agotamiento del trabajador (López, González, Morales, Espinoza, 2007).

Se ha cotejado en el país de España los resultados de la presente investigación con otros estudios, ambos demuestran la similitud de los porcentajes de AT. Siendo la mitad de los pacientes accidentados menores de 30 años y en su mayoría son hombre (Soriano, Sánchez, Oliva, Buñuel, Girona y Morera, 2002).

El incremento desordenado de la zona automotriz en el Perú, además de otros factores, como la ineficiente educación vial, han aumentado la posibilidad de que se originen AT exponencialmente, reflejando un problema para la sociedad. Es así, que el año 2004 MINSA, señaló que nuestro país representa la tasa más alta de mortalidad en Latinoamérica (Wong, Gutiérrez, Romaní, 2010).

Las víctimas que sufren mayores accidentes, son aquellas que tiene entre 16 a 24 años, los factores de este grupo, es la inexperiencia al conducir, la distracción, ir acompañados de vehículos pesados. El crecimiento de la población en la ciudad, produce que haya también un incremento de vehículos automotores para desplazarse, generando mayores peligros para que se produzcan Accidentes de transporte (Regidor, Reoyo, Calle, Domínguez, 2002).

Se reconoce que los principales factores, para que se originen AT en Lima, es el desorden y la aglomeración vehicular, generando que el transporte sea más lento. Asimismo, producen incomodidad y fatiga, sumado a ello, la contaminación

ambiental y acústica, intensifica el malestar y la afectación a la salud de los conductores y pasajeros (Morales, Alfaro y Gálvez, 2010).

Los AT en el Perú, dejan en promedio treinta mil muertes. Es por ello, que la frecuencia de vehículos y peatones se encuentran enmarcados en normas específicas de transporte, las cuales deben ser viables para las prácticas de la sociedad modernista. Es así, que las señalizaciones y símbolos de tránsito, se han convertido en un lenguaje social (Gonzáles, 2003).

A continuación, se desarrolla las teorías relacionadas a la investigación:

Para efectos de poder desarrollar la presente investigación, se cumplió con desarrollar la legislación comparada sobre las jornadas máximas de conducción.

En la Unión Europea se ha establecido que las horas de conducción tengan un máximo de nueve horas y pueden extenderse hasta las diez horas. Además de existir normas sobre la formación de los conductores, buscando con ello, la protección de los usuarios, establecer las edades mínimas de los conductores y el reconocimiento de la acreditación en otros países de la Unión Europea.

Asimismo, estos conductores deben aprobar un curso inicial y posterior a ello, renovar sus competencias cada cinco años. Es decir, este país busca formar a los conductores con el objetivo de ofrecer un servicio seguro para los usuarios, en otras palabras, que este servicio no produzca accidentes. Estos países de la Unión europea consideran que el factor más determinante en los accidentes de transporte de carga y mercancías, es el cansancio producto de las excesivas horas de conducción. Es por ello, que se aprobó la propuesta de la Comisión Europea destinada a mejorar la seguridad vial, estableciéndose que las horas de conducción sean nueve horas diarias o cincuenta y seis horas semanales, además de poder descansar cuarenta y cinco minutos por cada cuatro horas y media.

Resulta beneficioso que, con esta aprobación de la norma dictada en la Unión Europea, los trabajadores gocen de un descanso cada cierto tiempo, ya que se encuentran expuestos a los sonidos que produce el vehículo, el estrés de estar

maneja largas horas, la concentración para llegar a tiempo y que la mercancía llegue bien.

Las políticas en otros países, con respecto al transporte son más beneficiosas en el sentido, que ya se ha establecido las jornadas laborales para los conductores de carga y mercancías, es decir, estos trabajadores solo van a conducir sus nueve horas. Sin embargo, con la aprobación de estas normas se ha determinado que los conductores deban rendir exámenes para ser acreditados.

El empleador al momento de contratar a los conductores de carga y mercancías, deberá garantizar un descanso de once horas diarias consecutivas al trabajador, pero estas pueden reducirse en nueve horas, siempre y cuando sean tres veces por semana. Además de establecerse que a la semana el descanso sea cuarenta y cinco horas.

En los países de la Unión Europea, el descanso para los conductores es fundamental, esto se asocia a que el conductor va a poder realizar bien su trabajo con mucha más fuerza y ganas. Por lo tanto, a la hora de conducir va estar más concentrado y va a disminuir la posibilidad de producir un accidente.

Si los conductores trabajan en la noche, se les considera trabajo nocturno para el cual se ha establecido un máximo de diez horas dentro de un periodo de veinticuatro horas. Es decir, los conductores, solo pueden trabajar dentro de las veinticuatro horas, en un periodo de diez horas como máximo.

En los Estados Unidos, el servicio de camiones o trocas comerciales, se encuentra regulado por la Administración federal de seguridad de autotransporte, conocida por sus siglas FMCSA, en donde se establece que la jornada de conducción, es de catorce horas consecutivas como máximo, después no se podrá conducir hasta que hayan pasado diez horas continuas. Asimismo, existe un límite de manejo de once horas, en donde se puede conducir un camión hasta por once horas en un periodo de catorce horas. Asimismo, el descanso es de diez horas después de su jornada.

En el País de Argentina, en el convenio colectivo de trabajo, se establece que la jornada especial, para los conductores que realicen distancias cortas y dentro de la localidad, es de ocho horas diarias, comprendidas de lunes a viernes. Los días sábados son de cuatro horas diarias y a la semana la jornada es de cuarenta y cuatro horas semanales. Sin embargo, los conductores pueden trabajar más de ocho horas y media diarias, siempre que los días sábados no se trabaje. De trabajarse los días sábados serán pagadas.

El horario diurno para los conductores de camiones comprende entre las siete de la mañana hasta las ocho de la noche. El horario nocturno es de siete horas, que puede darse entre las nueve de la noche y las seis de la mañana. Asimismo, se dará treinta minutos de descanso al llegar la quinta hora de su jornada. En los casos, que se alternen horas diurnas con horas nocturnas, se pagara el 100% de recargo. Las horas extras tienen un costo del 50 % de recargo. Asimismo, los sábados, domingos y feriados se abona el 100% de recargo de su jornada.

En el caso del transporte de larga distancia, el empleador deberá pagar viáticos. En los casos que el personal deba continuar fuera de su localidad por razones de servicio y se excede las doce horas o pasadas las veinticuatro horas se le debe pagar al conductor por dichos conceptos. Asimismo, estos choferes cuentan con un descanso mínimo de doce horas, por cada termino de viaje que sea igual o superior a su jornada laboral. Cuando se trabaje cinco días y medio, le corresponde un descanso de treinta y seis horas continuas.

En el código de trabajo de Chile, establece que la jornada de conducción, es de ciento ochenta horas al mes, que se puede dividir en menos de veintiún días. Además, los conductores tienen derecho al descanso de ocho horas, dentro de las veinticuatro horas. Está prohibido conducir más de cinco horas seguidas, asimismo, se deberá tener un descanso de dos horas, por las cinco horas de conducción. Si la jornada es menor a las cinco horas, se deberá tener un descanso de veinticuatro minutos por cada hora.

Ahora, se analiza la Constitución Política del Perú:

Para el Estado y la sociedad, la persona humana, es el fin supremo. Es decir, el Estado, tiene la obligación de proteger y respetar a todo ser humano. Asimismo, el derecho como última instancia, pretende eliminar los impedimentos, para que toda persona se desarrolle libremente dentro de la sociedad. Para lograr este fin, el derecho crea condiciones sociales de justicia, igualdad, solidaridad, seguridad, para que se puedan cumplir los proyectos de vida. La persona humana, se diferencia de los demás seres vivos, por su libertad y su ser espiritual. Por lo que se encuentra constantemente, eligiendo entre las diferentes opciones para establecer su destino personal. Asimismo, la dignidad de la persona es inherente a ella.

Es deber de las entidades públicas, defender de manera preventiva, integral y unitaria a toda persona. Es preventiva, porque deben existir normas que garanticen la protección en caso de amenazas, es por ello, que la constitución cuenta con garantías constitucionales, como el habeas corpus, la acción de amparo, entre otras. Además, debe ser unitaria, porque el ser humano en esencia es libre. Asimismo, la jurisprudencia peruana y argentina han considerado que es importante proteger y defender el entorno espiritual de la persona, es por ello, que los tribunales han desarrollado sentencias de reparación del daño al proyecto de vida.

El derecho a la libertad de trabajo, según el numeral 15 del artículo 2 de la constitución, no es otra cosa, que la libertad que tiene el individuo de elegir en que actividad se va a desarrollar dentro de la sociedad. El Estado, debe proteger este derecho porque es la base, para que la persona se desarrolle dentro de un determinado espacio o lugar. Asimismo, el trabajo es una herramienta que le permite subsistir y tener una vida digna, tanto del trabajador como de su familia. Es decir, el trabajo, es una actividad que se encuentra inherente a la persona y que se requiere del esfuerzo. Este derecho, tiene diferentes formas de manifestarse:

Los trabajadores, pueden escoger el tipo de actividad que ellos desean realizar, de acuerdo a las capacidades y cualidades de su proyecto de vida. Asimismo, involucra la dedicación, las capacitaciones, de igual manera, se debe tener en cuenta, el peligro que implica la ejecución de ciertos trabajos. Es por ello, que, en cualquier

momento, el trabajador puede variar el tipo de trabajo, respetando los requisitos de ley. Además, los trabajadores pueden rechazar cualquier oferta de trabajos forzosos. Por último, el trabajo que se va a desempeñar, no debe ser contrario al orden público, es decir, que no sea una actividad delictiva.

Este derecho se restringe en dos momentos, la primera, cuando en el ejercicio del oficio o en la profesión, se exige la comprobación de aptitudes para el desarrollo del trabajo. El segundo, cuando existe reglamento para el ejercicio de las profesiones. En la primera restricción, no se refiere a la capacidad civil, que debe tener algunas profesiones u oficios, por ejemplo, la abogacía, la minería, etc. Estos requisitos son necesarios para estas profesiones u oficios, porque se encuentran dentro del ámbito del derecho civil.

La segunda restricción, se refiere que existen requisitos establecidos en reglamentos, por ejemplo, para ejercer una profesión es necesario, contar con la obtención de un título profesional. El derecho a la igualdad, no solo engloba el disfrute de los derechos y libertades reconocidos en la constitución; va más allá de todo acto de discriminación hacia la persona. Es por ello, que los ciudadanos, somos sujetos de derechos en la misma ecuanimidad. Cuando se vulnera, el derecho a la igualdad, se está afectando derechos subjetivos de máximo rango. Es decir, debe existir un trato de igualdad ante la ley, de igual forma en su aplicación.

El tribunal constitucional señala que debe verificarse cinco condiciones para hablar de una afectación de igualdad ante la ley, la existencia de diferentes situaciones de hecho, en donde predomine la diferenciación, la acreditación de una finalidad específica, la razonabilidad, la existencia de proporcionalidad y la racionalidad. Cuando se habla de igual aplicación ante la ley, nos referimos que todos los órganos públicos, deberán aplicar la misma norma de manera idéntica para todos. Es decir, al momento de aplicar e interpretar la norma, esta no debe estar sujeta a diferenciación injustificada e irracional.

Cuando se habla del derecho del trabajo, se debe diferenciar de la libertad de trabajo. La libertad de trabajo, no es otra cosa, que la autonomía que tiene la persona de escoger la modalidad, lugar, forma y el tipo de trabajo que va

desempeñar dentro de una empresa. Sin embargo, el derecho del trabajo, viene ligado de la obligación del Estado, de ofrecer y garantizar las condiciones de trabajo mínimas, para que los trabajadores puedan laborar. Asimismo, para el Tribunal, este derecho, implica que el trabajador no sea despedido, sino por causa justa.

En el Artículo 23 de la Constitución, el Estado, tiene la responsabilidad de crear nuevas políticas para fomentar el empleo. Estas deben, ser productivas, es decir, el trabajador debe recibir un beneficio económico, por la actividad realizada. Asimismo, el empleo suele ser, dependiente o autónomo, pero la finalidad seguirá siendo la misma. Además, el Estado, promueve la formación continua, para desarrollar las aptitudes, que se requieren para la actividad laboral. El trabajador, debe adquirir todo el aprendizaje necesario, para lograr el empleo que le convenga, según sus propios intereses.

En este mismo Artículo 23 de la Constitución, es imprescindible, el respeto de la dignidad del trabajador. Esto, no quiere decir, que no se respete la dignidad del empleador. Sin embargo, se parte de una característica, la subordinación dentro de la relación laboral. Se trata de defender a la parte más vulnerable, es decir, al trabajador. Por lo tanto, el empleador, no debe aprovecharse del poder que tiene para afectar la dignidad del trabajador. Se trata, de limitar el poder del empleador de manera razonable. Existe tres supuestos, de trabajos prohibidos: el trabajo de manera voluntaria y no remunerado, el trabajo no voluntario y pagado, el trabajo no voluntario y remunerado.

A continuación, se desarrolla la legislación laboral en el Perú:

El derecho laboral es una rama nueva en el ordenamiento jurídico, nace con la finalidad de brindar protección al trabajador. Se define el trabajo, como aquel desgaste físico o intelectual que busca la productividad para el empleador, es decir, aquella actividad o labor con fines económicos. El concepto de trabajo es muy amplio, sin embargo, solo nos importa el concepto de trabajo, como la ejecución del esfuerzo físico o mental que realiza el hombre para llevar a cabo una determinada labor y obtener una retribución a cambio.

En relación con el tema, el derecho de trabajo es lo mismo que decir, derecho laboral, que es la unidad de normas y principios que van a regular relaciones que van a tener efectos jurídicos entre el empleador y el trabajador. Para algunos autores, el derecho laboral comprende el conjunto de principios y normas con la participación del Estado para asegurar que no exista desigualdad entre el subordinado y empleador dentro de la relación laboral, es decir, se busca proteger al más débil que es el trabajador del más adinerado, en este caso el empleador.

El derecho laboral, regula las prestaciones personales, subordinadas y remuneradas, que nacen del contrato verbal o escrito. El contrato es el acuerdo por el cual las partes (trabajador y empleador), se obligan a cumplir derechos y obligaciones pactadas. En conclusión, el derecho laboral tiene como fin proteger los derechos de los subordinados dentro de las normas y principios, que regulan la relación laboral entre el empleador y el trabajador.

Con respecto al párrafo anterior, podemos inferir que nuestro ordenamiento jurídico es protector con los trabajadores, y establece una gama de derechos que son salvaguardados por la ley general del trabajo. Asimismo, determina principios esenciales para beneficio del trabajador.

Los principios laborales, son la base para la creación de nuevas normas en materia laboral, tiene como fin establecer fuentes que sirvan para dar solución a las confrontaciones que puedan existir, estas pueden ser de aplicación, interpretación o integración. La Constitución Política del Perú reconoce algunos principios laborales, por otro lado, la jurisprudencia y doctrina han establecido una gama de principios que deben ser considerados por la autoridad administrativa, el empleador y el trabajador para la ejecución de las obligaciones laborales. Es conveniente, para el presente estudio explicar los principios básicos del derecho laboral:

El Principio Protector es el más importante porque se vincula con el derecho del trabajo, busca proteger a la parte más vulnerable, es decir, al trabajador. Si hay desigualdad se defiende a la parte más vulnerable para equilibrar la relación laboral. Este principio, abarca tres modalidades:

Regla Indubio Pro Operario, la Constitución Política del Perú señala que, en caso de duda insalvable sobre una norma, o ante la falta de incertidumbre porque no puede ser resuelta la norma o porque existe varias interpretaciones, se deberá elegirse la norma más favorable para el trabajador. Para algunos autores, este principio presenta cuatro supuestos: Dificultad para solucionar la duda mediante cualquier medio de interpretación. Obstáculo para entender la norma, por ende, se le confiere la interpretación más favorable. El deber de proporcionar mayores beneficios a los trabajadores.

Regla de la Norma más Favorable, esta regla no ha sido considerada por el Tribunal Constitucional, pero ha sido establecida por la doctrina. Opera cuando hay una concurrencia de dos o más normas y se antepone la norma más favorable para el trabajador. Asimismo, esta regla se utiliza para dar solución a la colisión de dos o más normas, sin importar su jerarquía, naturaleza u origen. Prefiriéndose la norma que establezca mayores ventajas para el trabajador. En conclusión, cuando exista una disputa entre dos normas, se debe aplicar la que más favorece al trabajador.

Regla de la condición más beneficiosa, ninguna norma que va introducirse debe disminuir las condiciones que ya tiene un trabajador, es decir, que aquella norma que ha sido reconocida con anterioridad, deberá primar sobre aquella norma que ha de aplicarse. Por lo cual, si se pretende modificar alguna norma, esta no debe reducir derechos de los trabajadores.

Además, es necesario analizar otros principios que son esenciales en el derecho laboral:

Principio de Irrenunciabilidad de Derechos, debe entenderse como aquel impedimento de privarse por voluntad propia, es decir, el trabajador no puede renunciar a los derechos que la propia ley le otorga. Por ende, en la Constitución, señala que en una relación laboral se deben respetar los derechos establecidos en dicho cuerpo normativo, así como las diferentes normas existentes.

Principio de Continuidad de la Relación Laboral, es aquel principio que sirve como criterio a la contratación laboral por tiempo determinado. El tribunal Constitucional, se ha pronunciado respecto a la contratación laboral, señalando que sea de

preferencia por tiempo indefinido. Existe una excepción con respecto a la duración terminada, para ello se exige requisitos, formalidades, plazos, condiciones, de lo contrario se estaría incurriendo en sanción.

Principio de la Primacía de la Realidad, presenta una discordancia en lo que ha sido presentado en los documentos y los hechos ocurridos, debiendo preferirse el segundo. Es muy común ver este tipo de sucesos, con el fin de separar las relaciones de trabajo, para no encontrarse obligado a reconocer beneficios laborales, como por ejemplo los casos de locación de servicios. En el momento que el juez resuelva, deberá poner en práctica este principio, asimismo, una vez que ha sido demostrados los hechos, deberá rechazar aquellos documentos o formalidades.

Principio de Razonabilidad, este principio busca poner fin el conflicto entre ambas partes, es decir, que exista igualdad entre lo que pide el trabajador y lo que ofrece el empleador. La razonabilidad tiene como objetivo que ambas partes lleguen a un acuerdo para solucionar el conflicto.

Principio de Buena Fe, el trabajador como el empleador tienen la responsabilidad de actuar de buena fe, es decir, deben comportarse con honestidad, honradez y lealtad. El trabajador, deberá esforzarse para cumplir con su trabajo, asimismo, el empleador debe pagar la remuneración y los beneficios de ley.

Igualdad de Oportunidades sin Discriminación, se refiere a que toda persona cuenta con derechos fundamentales, uno de ellos es no sufrir discriminación por ningún motivo, por ejemplo: despedir a un trabajador por el solo hecho de pertenecer a un sindicato. Existe ciertas excepciones razonables, solo en esos supuestos no se estaría vulnerando este principio.

El derecho laboral cuenta con normas y principios que buscan proteger la parte más vulnerable. El trabajador cuenta con derechos reconocidos en la ley, estos deben ser respetados por el empleador, por ejemplo, derecho a tener una jornada laboral que no sea mayor a las ocho horas diarias y cuarenta y ocho horas semanales, asimismo, el descanso remunerado, seguridad y salud en el trabajo, entre otros.

A continuación, se desarrolla la ley general de transporte y tránsito terrestre.

La presente ley, regula el transporte terrestre, el servicio de transporte terrestre, el tránsito terrestre, las vías terrestres y los servicios complementarios. El objetivo de esta ley, es satisfacer las necesidades de los usuarios y resguardar las condiciones de seguridad y salud, además de proteger el medio ambiente y la sociedad. La competencia de transporte es normativa, de gestión y de fiscalización. El Estado, tiene la capacidad de incentivar la libre competencia en el transporte, que es fundamental para la sociedad. Asimismo, el Estado vela porque el transporte no presente limitaciones, y en los lugares donde hay una demanda de transporte baja se pueda mejorar.

El Estado, promueve la inversión privada, en los servicios de transporte y en infraestructura. Además, debe garantizar la oferta y la demanda de manera que no se eleve las condiciones de mercado. Los agentes, que participan en el transporte deben asumir el valor total de sus acuerdos. Asimismo, la infraestructura para el transporte debe realizarse mediante técnicas, utilizando normas y reglamentos con el fin de garantizar el correcto control de tránsito. Quienes generen congestión vehicular, se les realizará el cobro de tasas, con la finalidad de utilizar racionalmente la infraestructura vial.

El Estado, muestra un trato preferente, con aquellas unidades de transporte que preserven el medio ambiente. Además, las empresas deben mantener un espacio suficiente para el estacionamiento, en donde se pueda entrar y salir, sin generar aglomeración en las vías. Es por ello, que el Estado, promueve la edificación de terminales terrestres, sea de personas o mercancías, siempre que no se vulnere lo dispuesto en la presente ley. Asimismo, quienes interrumpan el libre funcionamiento del tránsito, sean personas naturales o jurídicas, asuman los costos en perjuicio de la sociedad afectada. Es decir, los cobros, los plazos y las medidas preventivas, las establece la autoridad competente según los reglamentos nacionales.

Es compromiso del Estado, la actualización de normas que sean claras para el transporte. Es por ello, que tiene la obligación de brindar una fiscalización competente, autónoma, utilizando la tecnología, además de proteger los intereses

de los usuarios. La presente ley, tiene competencia para normar, fiscalizar y de gestión. Estas normas son de carácter nacional y rigen para las personas del sector público y privado. Asimismo, los gobiernos locales pueden emitir sus propias normas, sin quebrantar los reglamentos nacionales, ni la presente ley. En materia de tránsito y transporte, la competencia es designada por la presente ley, y de acuerdo a los reglamentos nacionales.

Las autoridades competentes es el MTC, la PNP, INDECOPI, SUTRAN, los gobiernos regionales y locales. Cuando exista Litis entre dos autoridades, será competente el Tribunal Constitucional, en el caso que, las partes lleguen a un acuerdo, pueden someterse al arbitraje. Asimismo, los reglamentos son de aplicación nacional, y el conductor deberá responder administrativamente por su propia conducta. Las infracciones pueden ser leves, graves y muy graves, de acuerdo a lo que establecido en los reglamentos nacionales. En el caso, de la responsabilidad civil, será pagada solidariamente, por el conductor, el propietario y el prestador del servicio.

Los peatones, en caso, de incumplimiento en el reglamento de tránsito, deben responder administrativamente. Asimismo, quienes realizan transporte de carga, la responsabilidad es solidaria, para quien la entrega como quien la recibe. Sin embargo, el prestador del servicio, responde adicionalmente, en las infracciones.

Es obligatorio que todos los vehículos, cuenten con un seguro contra accidentes de tránsito. De lo contrario, se inhabilita el vehículo, y no podrá transitar por ninguna vía nacional. Asimismo, deben contar con placa única nacional de rodaje, licencia de conducir, cuando circulen por vías públicas. El Estado, incentiva la inversión privada para el transporte ferroviario. Asimismo, el MTC tiene la facultad de actualizar la estructura, organización y la función de la presente ley.

Ahora se analiza, el Órgano competente para fiscalizar el transporte terrestre en nuestro País:

La entidad que fiscaliza el transporte terrestre, es la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, es aquella que defiende la integridad física y psicológica de los usuarios que hacen uso del transporte dentro de la red

vial nacional. La SUTRAN, tiene la función de fiscalizar, supervisar, controlar y sancionar, siempre que se encuentren dentro de las vías nacionales, es decir, aquellas vías que no se encuentren dentro del casco urbano, ni tampoco estén administradas por los gobiernos locales y regionales.

La Sutran fue creada mediante la promulgación de Ley N°29380, en el gobierno del señor Alan García Pérez en el año 2009. Fue una iniciativa del ejecutivo presentada ante el poder legislativo para la aprobación de dicha ley. La Sutran, es una institución que se encuentra adscrita al MTC, realiza sus funciones, con dispositivos ligados a la ley general de transporte N°27181. Dentro de su estructura tiene las siguientes funciones, normativa, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, además tiene competencia por ámbito y por el elemento transportado, específicamente de ámbito nacional, y por elemento transportado, mercancía y personas. Su objetivo principal, es salvaguardar la vida y la salud de los usuarios que hacen uso del transporte en vía nacional.

La fiscalización en el transporte regular se solicita documentos de porte obligatorio como, licencia de conducir, ITV, SOAT, TUC, manifiesto de pasajeros y hoja de ruta. Asimismo, se realiza una fiscalización en la parte operativa como, luces direccionales, retroceso, frenos, perimétricas, cintas reflexivas, limpia parabrisas, neumáticos, extintor, botiquín, dispositivo anti empotramiento. Para la fiscalización de mercancías en general, se solicita los documentos de porte obligatorio como, licencia según categoría del vehículo, ITV, SOAT, habilitación de mercancías, tarjeta de propiedad, guía de transportista y de remitente, del mismo modo la fiscalización de la parte operativa del vehículo.

El trabajo que hace la SUTRAN, debe estar acompañado del compromiso de todos los actores involucrados como son los usuarios, peatones, las empresas de transporte, policías, autoridades locales y regionales, conductores y la sociedad. Se debe utilizar las vías con responsabilidad, basado en el respeto mutuo esencial para la convivencia dentro de la sociedad. La SUTRAN también tiene competencia para fiscalizar el transporte regular y el transporte internacional de carga y mercancías, por ende, aquellos vehículos que ingresen a territorio peruano, se rigen a la normativa de transporte, es decir, serán fiscalizados por dicho organismo.

A continuación, se analiza las jornadas máximas de conducción en el transporte de carga y mercancías.

La jornada laboral, se inicia en el año de 1886, en la ciudad de Chicago, donde trabajadores salieron a las calles exigiendo que la jornada de trabajo, sea de ocho horas, dejando muchas víctimas producto de los enfrentamientos con las autoridades. Estos sacrificios, obtuvieron resultados, con el nacimiento de la OIT en donde se establece la jornada laboral. En el Perú, se estableció por primera vez, la jornada de trabajo, en el año 1919, durante el gobierno de José Pardo aprobándose que la jornada sea de ocho horas diarias, como consecuencia de las huelgas de los trabajadores de sindicatos de Lima y Vitarte.

En nuestro país, en la Constitución 1979 se estableció un marco protector, respecto a la jornada laboral. A diferencia de la constitución 1933, en donde no se reconoció este derecho. Fue en el año 1979, que la Asamblea Constituyente, incorporó el derecho a la jornada laboral, debido a que ya se encontraba reconocido desde 1919. Como se menciona anteriormente, la constitución de 1979 tiene un marco proteccionista, tuvo que pasar catorce años para que se flexibilice con la Constitución de 1993. La actual Constitución, se agregó que el máximo de la jornada ordinaria sea cuarenta y ocho horas semanales, con la finalidad de proteger la salud del trabajador.

Con la actual Constitución, se amplía el concepto de la jornada de trabajo, de este modo se puede laborar doce días seguidos, con una jornada diaria de doce horas, a los que seguirán nueve días de descanso ininterrumpidos. Sin embargo, al no existir una norma infraconstitucional, que especifique cual es número máximo de semanas que se pueden acumular, para las jornadas especiales. La OIT, en el caso de la empresa Milpo, en el año 2001, precisó que cuando se labora en grupos, se puede trabajar por más de ocho horas diarias y las cuarenta y ocho horas semanales, siempre que la media de horas trabajadas, dentro de un periodo mayor o menor a las tres semanas, no superen las ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales.

La conducción, es una acción en la que se involucran actividades complejas, en las que se desempeñan diferentes instrucciones o maniobras aprendidas, para lograr un determinado fin y prevenir posibles situaciones de riesgo, que se puedan presentar en el trayecto. Las principales causas, para que se produzca los accidentes, es el exceso de velocidad y el ingerir alcohol (Ramírez, 2017).

Estudios demuestran, que las personas que trabajan más de doce horas diarias, presentan de forma constante, alteraciones en su desempeño, equivocación para cumplir las medidas de seguridad, no son eficientes en el trabajo. Además, de los problemas, que se pueden desencadenar en la salud, como la fatiga, menoscabo de del estado de ánimo, insomnio, riesgos de sufrir infartos (Haro, Sánchez, Juárez y Larios, 2007).

Los accidentes de transporte, representan una importante carga de salud pública y económica para cada país. Cada año en todo el mundo, mueren aproximadamente 1.25 millones de personas. Dejando cifras considerables en lesiones graves o traumatismos por dichos eventos (Banco mundial, 2017).

En el año 2018 las cifras de muertes por accidentes de transporte ascendieron a 1966 víctimas, entre las edades de 65 años a más, en donde aumentó de un 1% a 55.7%. Por ello, el gobierno de Japón dictara medidas para proteger a los conductores, pasajeros y peatones mayores de edad (Nippon, 2020).

Cerca de 16 000 personas en el mundo, fallecen por diferentes traumatismos, como consecuencia de los AT originados en las carreteras. Las cifras representan un alto índice de mortalidad entre las edades de 1 a 40 años (OMS, 2014).

En el 2016 Lima metropolitana se ubicó dentro de las principales tasas de mortalidad, teniendo un 55,2 % de AT. Es por ello, que los accidentes provocados por el transporte, son un problema de salud pública. En el año 2017, hubo un incremento de casos de personas fallecidas o personas lesionadas con una cifra total de 32 735 (Carmona, Bonilla, Caballero, Carreño, Anaya, Huamán y Reyes, 2018).

El principal factor de los accidentes de transporte, está sujeto a la imprudencia del factor humano. Además, de otros elementos como, el ingerir alcohol, incluso en pequeñas cantidades genera errores al momento de conducir, provocando en la mayoría de casos situaciones trágicas con resultados de muertes o lesiones (Vázquez, 2004).

Los estudios demuestran que los operativos realizados en las carreteras para descubrir conductores bajo los efectos del alcohol, disminuye el riesgo de los posibles accidentes. Teniendo como resultado un 71% de disminución en los accidentes. Sin embargo, existe incertidumbre hasta cuándo se deben mantener las medidas para prevenir los sucesos (Málaga, 2020).

Los estudios corroboran que la mayoría de los traumatismos craneoencefálico, son consecuencia de los AT, estos producen incapacidad o la muerte de la persona. Cuba presenta altos índices de mortalidad producto de estos acontecimientos (Jorge, Ortis y Godoy, 2010).

El MINSA indica que en los años 2005 y 2009 se registraron más de 400 mil accidentes y 235 mil lesionados, más de la mitad de los accidentes se originaron en la ciudad de Lima. Para conocer, los efectos de los accidentes es necesario tener presente los factores asociados a este evento, la mortalidad y las consecuencias que deja para la sociedad (Gutiérrez, Romaní, Wong y Montenegro, 2014).

Los principales factores para que se produzcan los accidentes de transporte, es ir a excesiva velocidad, en sentido contrario, no respetar las señales de tránsito, manejar sin luces, fallas en el vehículo, haber ingerido bebidas alcohólicas, vías en mal estado y no respetar las horas de descanso (Pérez, 2004).

Los estudios revelan, que el mayor porcentaje de las muertes producto de los accidentes de transporte, lo ocupan las personas mayores de edad, sin embargo, existe un alto porcentaje de víctimas menores de edad. Siendo la principal causa de mortalidad los accidentes en el país de Cuba (Gómez, 1999).

Los conductores que originan la mayor parte de los accidentes, son causados por la excesiva velocidad o por la ingesta de alcohol. Es por ello que los países optan

por sancionar a los infractores con multas, retiro de licencia, prisión, confiscación del vehículo, etc. La finalidad de las sanciones, es crear conciencia en los conductores para no producir estos sucesos trágicos (Hammelman, 2015).

En el artículo 30 inc. 2 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, hace referencia a las jornadas máximas de conducción, en donde señala lo siguiente: Los conductores de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no pueden conducir más de cinco horas en el servicio diurno o más de cuatro horas en el servicio nocturno. Se concluye en este párrafo, que la norma solo hace referencia, de los conductores del transporte regular, olvidándose de los conductores del transporte de carga y mercancías, por lo tanto, se ve claramente que existe un vacío legal que debe ser modificado, para poder incluir en la norma a este grupo de conductores del transporte de carga y mercancías.

Se puede observar, en el párrafo anterior, que la norma ha omitido a los conductores del transporte de carga, por lo tanto, estos conductores se encuentran en un estado de indefensión, por lo que sus derechos se están viendo vulnerados. Este vacío, está siendo aprovechado, por algunos malos transportistas para hacerles trabajar más horas, es por ello, que lo que se propuso con este trabajo de investigación fue una inclusión en el artículo 30 del mencionado Decreto Supremo, a fin de incluir a estos conductores. Como consecuencia, de no estar establecido un parámetro de la jornada de conducción, se producen múltiples accidentes, esto se debe porque al trabajar largas horas existe un cansancio entre los propios conductores.

Los estudios demuestran que la principal causa de los accidentes de transporte, es el aumento de horas de conducción. Este riesgo se intensifica, entre la medianoche y las seis de la mañana, para los conductores de camiones de carga, que provocan mayores accidentes. Las largas jornadas de trabajo, hacen que los conductores no descansen sus horas y realicen el uso y abuso de los estimulantes (The Insurance Institute for Highway Safety, 2004).

Los países desarrollados, producen aproximadamente el 90% de las muertes, producto de los accidentes de transporte. Asimismo, Brasil cuenta con el 48% de

vehículos automotores, teniendo como principales víctimas de estos eventos, los peatones y ciclistas (Silva, Lima, Souza, Moreira y Oliveira, 2015).

Asimismo, en el Artículo 30 inc. 4 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, señala: El transporte regular y especial de personas a nivel nacional, cuando el viaje sea superior a las veinte horas, el transportista debe agenciarse de un tercer conductor habilitado para que se ejecute con la jornada máxima de conducción. El tercer conductor deberá conducir en un punto medio de la ruta. Se concluye en este párrafo, que existe claramente un vacío legal, en donde solo se ha establecido que cuando la jornada de conducción sea mayor a las veinte horas, se debe tener un tercer conductor solo para el transporte regular y especial, olvidándose de los conductores del transporte de carga y mercancías.

Ante este vacío en la norma, respecto a las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías, lo que se buscó con la investigación, es incluir a estos conductores que se encuentran en un estado de indefensión, es decir, están siendo vulnerados sus derechos, en algunos casos obligándolos a trabajar más de lo establecido, porque existe un vacío en la norma. La propuesta del trabajo de investigación fue la modificación del artículo 30 inc. 2 y 4 del D.S N°017-2009-MTC para incluir a los conductores de carga y mercancías.

Los choques de transporte provocan incertidumbre en la sociedad, es decir, es un problema para la sociedad y afecta principalmente la economía de las familias alterando la situación de pobreza de las familias afectadas. Se define a los AT, como un encuentro en donde interviene por lo menos un vehículo en una vía pública dejando personas muertas o heridas (Choquehuanca, Cárdenas, Collazos y Mendoza, 2010).

Los diversos accidentes producidos en las carreteras, dejan numerosos índices de personas muertas o con discapacidad. Los principales factores de estos acontecimientos, es el aumento de vehículos motorizados, es así, que la cifra de accidentes se ha intensificado. Estos eventos generan enormes costos económicos (Bambaren, 2004).

A continuación, se obtuvo el glosario de términos:

Accidentes, es el suceso imprevisto que causa daños a una persona.

Carreteras, es la estructura construida para que circulen los vehículos.

Conductor, es aquella persona que se dedica a manejar vehículos.

Conflicto, es el desacuerdo entre dos o más personas.

Contrato, es un acuerdo por el cual dos o más personas se comprometen recíprocamente.

Derechos, son facultades de libertad que la ley otorga a las personas.

Empleador, es aquella persona que brinda trabajo.

Jornada laboral, es la cantidad de horas en la que labora un trabajador.

Trabajo, es el conjunto de actividades realizadas para generar ganancias.

Trabajador, es la persona que se desempeña realizando actividades a cambio de un salario.

III. METODOLOGÍA

3.1 Diseño y tipo de la investigación

3.1.1 Diseño de la investigación

La investigación que se desarrolló, es de enfoque cuantitativo porque se va expresar a través de la matemática o la estadística buscando entender el fenómeno mediante la búsqueda de resultados proyectables a una investigación. El diseño, No Experimental porque se va a realizar sin la manipulación de las variables.

3.1.2 Tipo de la investigación

La investigación que se realizó, es de tipo descriptiva, porque sirve para detallar eventos, situaciones, personas, grupos o comunidades que se pretende analizar. En donde se plantea lo más relevante de un hecho o situación concreta.

3.1.3 Nivel de la investigación

El nivel de la investigación fue explicativo, porque busca describir y se acerca al problema, además intenta encontrar las causas del mismo.

3.2 Operacionalización y variables

3.2.1 Variable independiente

Vulneración de los derechos laborales en el Art. 30 del D.S N°017-2009-MTC.

3.2.1.1 Definición conceptual

Se vulnera los derechos laborales, cuando en el ejercicio de sus facultades el empleador, comete hechos que restringen el pleno ejercicio de los derechos laborales de los trabajadores sin argumento y de manera arbitraria e injusta (código de trabajo de Chile, 2002).

3.2.1.2 Definición operacional

La vulneración de los derechos laborales, se produce cuando existe una restricción de los derechos establecidas en la ley por parte del empleador hacia su trabajador sin motivo alguno.

3.2.1.3 Dimensión

Doctrina, Legislación, Operadores jurídicos.

3.2.1.4 Indicadores

- Nacional
- Extranjera
- Abogados
- Inspectores de SUTRAN

3.2.1.5 Escala de medición

Nominal.

3.2.2 Variable dependiente

Las jornadas máximas de conducción de los trabajadores de carga y mercancías.

3.2.2.1 Definición conceptual

La jornada de trabajo, es la etapa en donde el trabajador se haya sujeto a las disposiciones o al servicio del empleador con el propósito de desempeñar la prestación acordada en el contrato de trabajo. (Casación laboral N° 14239, 2015).

3.2.2.2 Definición operacional

La jornada laboral, corresponde el tiempo ejecutado de trabajo, cumpliendo las funciones establecidas en el contrato. Asimismo, el empleador y el trabajador deben llegar a un acuerdo para establecer la remuneración y el horario de trabajo.

3.2.2.3 Dimensión

Normas legales, Doctrina y Jurisprudencia.

3.2.2.4 Indicadores

Nacional y Extranjera.

3.2.2.5 Escala De Medición

Nominal.

3.3 Población, muestra y muestreo

3.3.1 Población

La población estuvo constituida por 8 794 abogados del Distrito judicial de Chiclayo y 24 Inspectores de la unidad desconcentrada de Lambayeque – SUTRAN.

3.3.1.1 Criterios de inclusión

Las características de la población fueron homogéneas, en cuanto al tiempo se desarrolló en el presente año, respecto al lugar, se realizó en la Ciudad de Chiclayo. La población, fueron los abogados del Distrito judicial de Chiclayo y los Inspectores de SUTRAN de la unidad de Lambayeque.

3.3.1.2 Criterios de exclusión

No se han tomado en cuenta a los abogados que no sean especialistas en Laboral.

No se han tomado en cuenta a los Inspectores que no sean de transporte.

3.3.2 Muestra

La muestra estuvo conformada por 50 abogados del Distrito judicial de Chiclayo y 12 Inspectores de la SUTRAN de la unidad de Lambayeque.

3.3.3 Muestreo

No probabilístico- selectivo por conveniencia, porque se tomó en cuenta los criterios de inclusión y exclusión ya que el derecho es una ciencia social, aquí no se utilizó ninguna fórmula porque fue al azar.

3.3.4 Unidad de análisis

El instrumento se aplicó a los Inspectores de la SUTRAN de la unidad de Lambayeque y abogados del Distrito judicial de Chiclayo.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.4.1 Técnica

La técnica que se empleó para la recolección de datos, es la encuesta.

3.4.2 Instrumento

El instrumento aplicado es el cuestionario, que fue aplicado a 50 abogados especializados en Laboral del Distrito judicial de Chiclayo, 12 Inspectores de la SUTRAN de la unidad de Lambayeque.

3.4.3 Validez

La validez del instrumento fue debidamente aprobada por el asesor temático.

3.4.4 Confiabilidad

El grado de confiabilidad fue determinado por el estadista, quién utilizando programas de procesadoras emitió el grado de confiabilidad en la ejecución de la presente investigación.

3.5 Procedimiento

El instrumento se aplicó a distintos abogados especialistas en laboral del Distrito judicial de Chiclayo y a los Inspectores de la SUTRAN de la unidad de Lambayeque; que posteriormente fue procesado estadísticamente, así mismo toda la información que se recolectó en el marco teórico que tuvo como finalidad la obtención de los datos correspondientes para dar firmeza a la investigación.

3.6 Método de análisis de datos

El método de análisis que fue empleado para la investigación, es Deductivo, porque se infiere a partir de un análisis general de la problemática conducido a la particularidad, es decir, mediante un problema general se da una solución a una propuesta planteada.

3.7 Aspectos éticos

El presente trabajo de investigación acato los lineamientos establecidos de la Universidad Cesar Vallejo, para su realización el autor cumplió con el método científico y respetó los derechos de autor. Asimismo, cada idea de un determinado autor ha sido debidamente parafraseada y citada; para lo cual se aplicó el programa turnitin.

IV. RESULTADOS

En este apartado se presentaron los resultados que se han obtenido mediante la aplicación del instrumento de investigación.

4.1. Tabla 1

Condición del encuestado

condición	Frecuencia	Porcentaje
Abogado	50	81%
Inspector	12	19%
Total	62	100.0

Fuente: Elaboración propia.

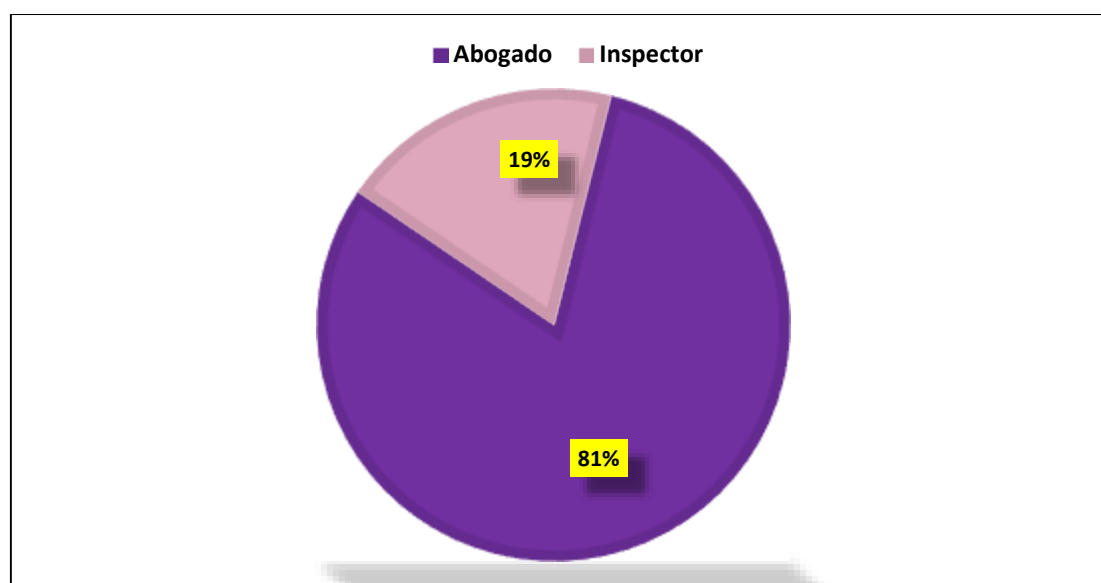


Figura 1: Elaboración propia.

En la tabla y figura 1 se observó que, del total de encuestados, el 19% tienen la condición de abogados titulados y el 81% tienen la condición de inspectores de la unidad de Lambayeque (Sutran).

4.2. Resultados del cuestionario aplicado a abogados colegiados

Tabla 2

¿Conoce Ud. alguna norma que regule las Jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?

P1	Frecuencia	Porcentaje
SI	30	60%
NO	20	40%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

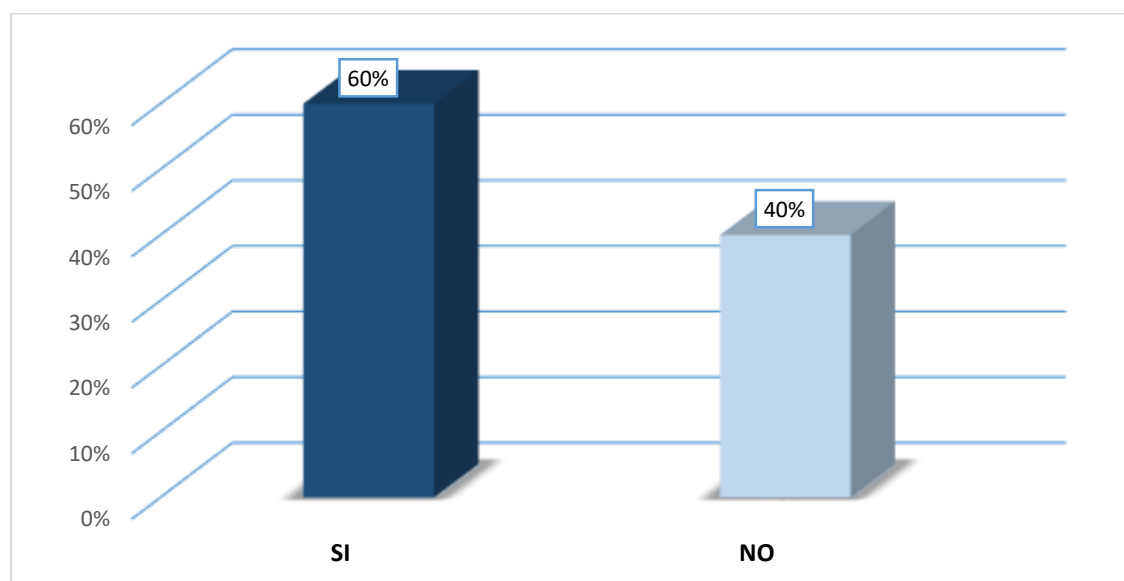


Figura 2: Elaboración propia.

Según la tabla y figura 2, de los resultados obtenidos mediante la encuesta se apreció que el 60% de los abogados colegiados conocen alguna norma que regule las Jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías y el 40% de ellos no conocen de alguna norma que regule las Jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías.

4.3. Tabla 3

¿Conoce Ud. de acuerdo con el derecho comparado alguna norma sobre las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancía?

P2	Frecuencia	Porcentaje
SI	24	48%
NO	26	52%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

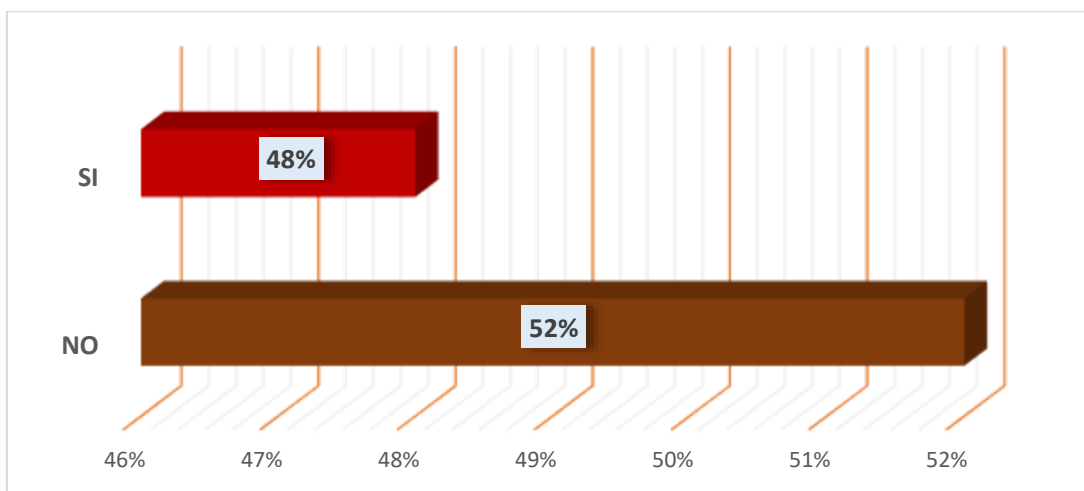


Figura 3: Elaboración propia.

En la tabla y figura 3 se observó que, del total de abogados colegiados encuestados, el 48% saben de acuerdo con el derecho comparado de alguna norma sobre las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancía, sin embargo, el 52% de ellos no conocen según el derecho comparado de alguna norma sobre las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías.

4.4. Tabla 4

En Europa se ha establecido que las jornadas máximas de conducción son de nueve horas con un máximo de diez horas al día. ¿Cree Ud. que el establecimiento de estas jornadas de conducción coadyuvaría a la disminución de accidentes de transporte por parte de los conductores del transporte de carga y mercancías?

P3	Frecuencia	Porcentaje
SI	30	60%
NO	20	40%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

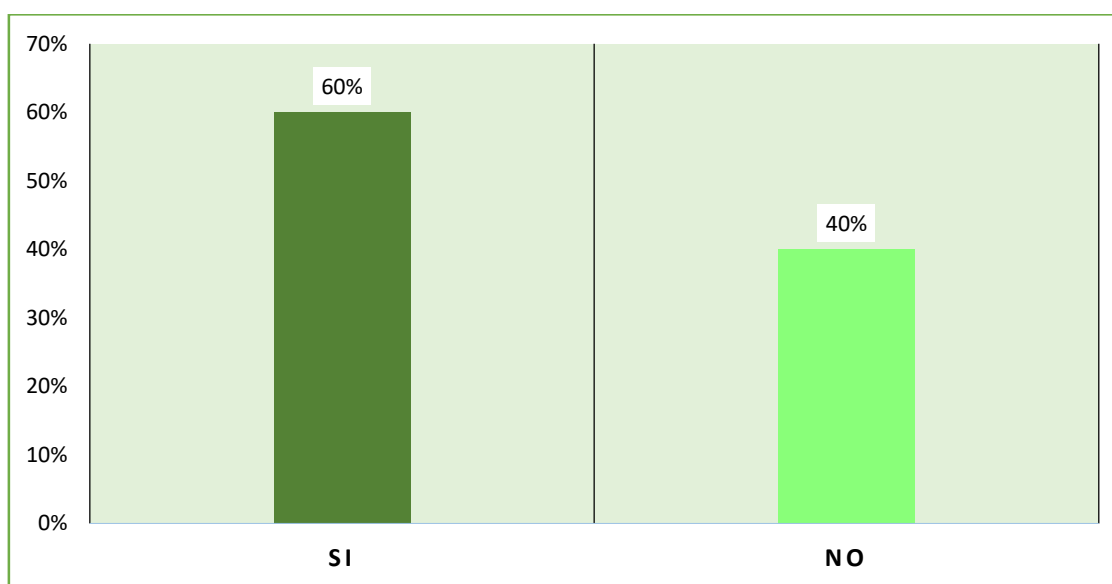


Figura 4: Elaboración propia

En la tabla y figura 4, de los resultados obtenidos se observó que más de la mitad de los abogados colegiados (60%) creen que el establecimiento, según Europa, de jornadas máximas de conducción de nueve horas con un máximo de diez horas al día coadyuvaría a la disminución de accidentes de transporte por parte de los conductores del transporte de carga y mercancías, mientras que el 40% de abogados, es decir menos de la mitad, no lo creen.

4.5. Tabla 5

En el D.S N° 017-2009 MTC Art. 30 señala: “Los conductores del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno”. ¿Considera Ud. que la norma ha excluido a los conductores de carga y mercancías?

P4	Frecuencia	Porcentaje
SI	35	70%
NO	15	30%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

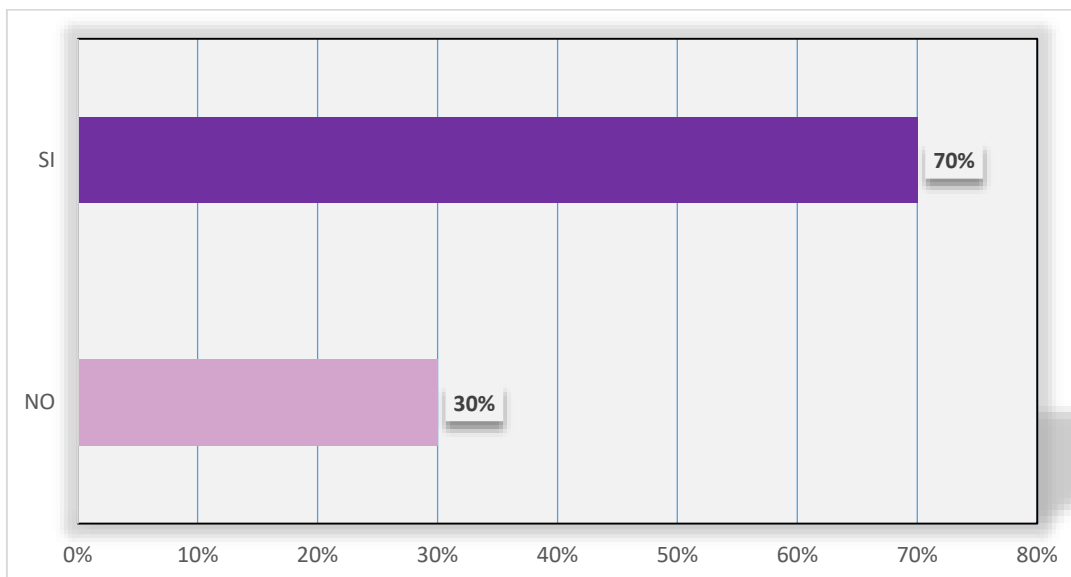


Figura 5: Elaboración propia

En la tabla y figura 5 se observó que el 70% de abogados colegiados considera que el D.S N° 017-2009 MTC Art. 30, ha excluido a los conductores de carga y mercancía, mientras que el 30% no considera que esta norma haya excluido a los conductores de carga y mercancías.

4.6. Tabla 6

¿Cree Ud. que, al no existir una norma sobre las jornadas máximas de conducción, para los conductores del transporte de carga y mercancías, se estaría vulnerando sus derechos laborales?

P5	Frecuencia	Porcentaje
SI	30	60%
NO	20	40%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

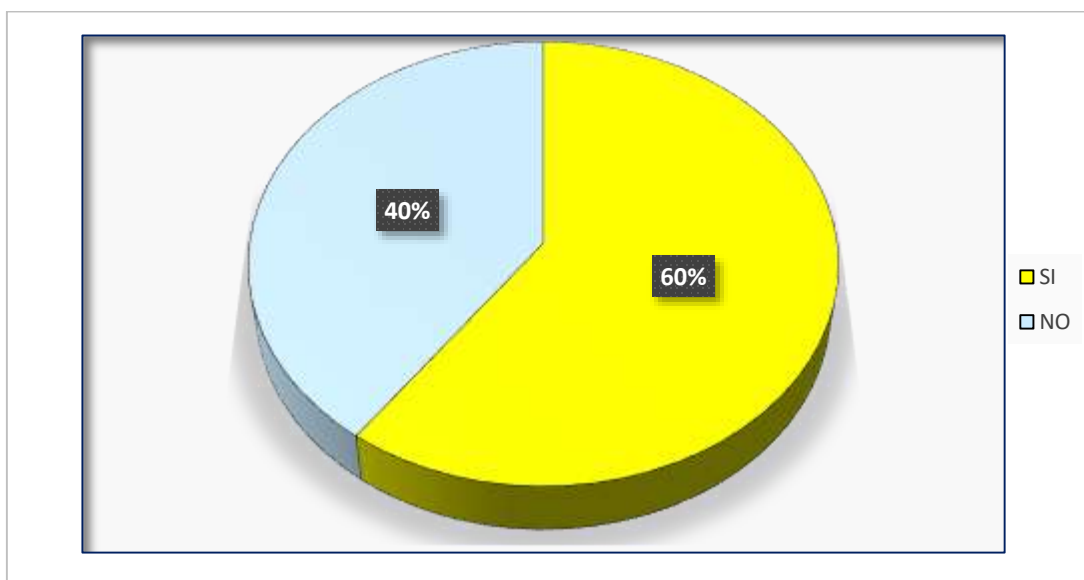


Figura 6: Elaboración propia

En la tabla y figura 6, de los resultados obtenidos mediante la encuesta, se observó que el 60% de abogados colegiados creen que, al no existir una norma sobre las jornadas máximas de conducción, para los conductores del transporte de carga y mercancías, se estaría vulnerando sus derechos laborales, mientras que el 40% de abogados colegiados no lo creen así.

4.7. Tabla 7

¿Cree Ud. que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe modificar el Art. 30 del D. S N° 017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” a fin de incluir a los conductores de carga y mercancías?

P6	Frecuencia	Porcentaje
SI	50	100%
NO	0	0%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

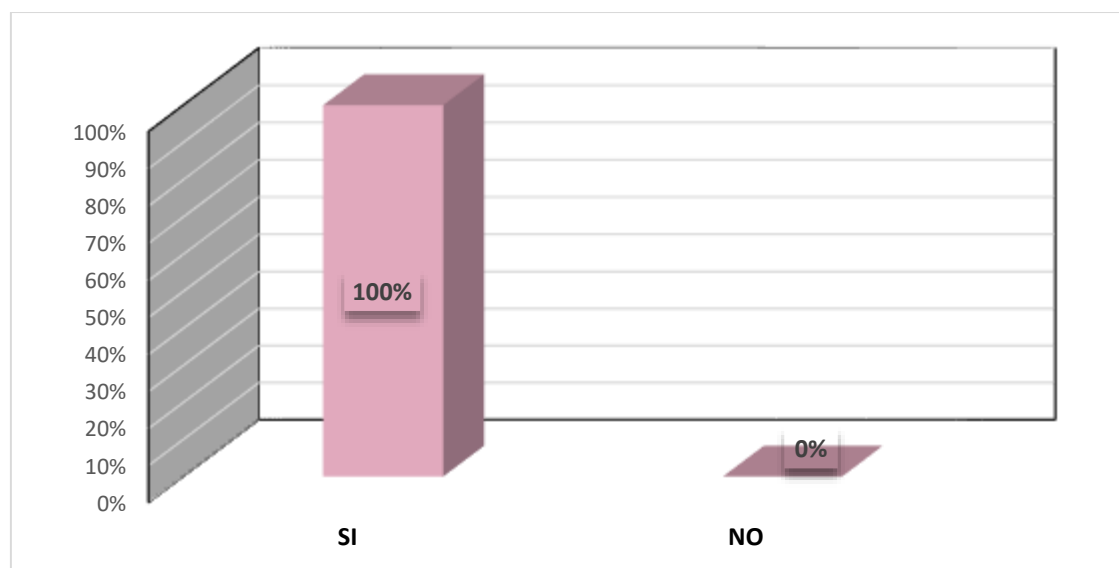


Figura 7: Elaboración propia

En la tabla y figura 7, de los resultados obtenidos se apreció que, del total de abogados colegiados encuestados, el 100% (es decir todos ellos) creen que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe modificar el Art. 30 del D. S N° 017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” a fin de incluir a los conductores de carga y mercancías.

4.8. Resultados del cuestionario aplicado a inspectores de la unidad de Lambayeque Sutran

Tabla 8

¿Conoce Ud. alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción?

P1	Frecuencia	Porcentaje
SI	12	100%
NO	0	0%
Total	12	100%

Fuente: Elaboración propia.

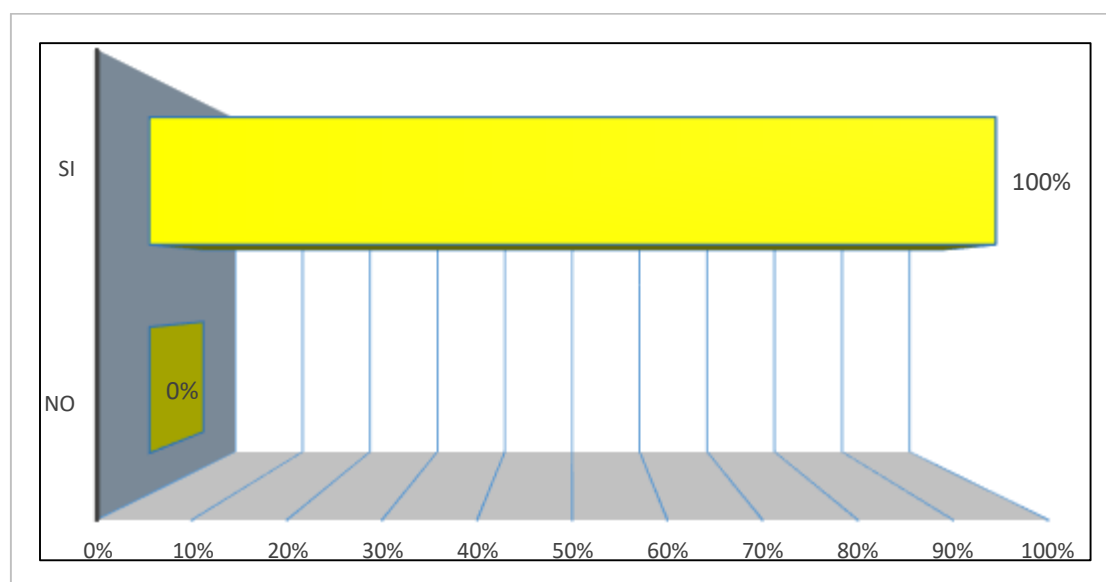


Figura 8: Elaboración propia

En la tabla y figura 8, se observó que, de todos los inspectores encuestados de la unidad desconcentrada de Lambayeque, el 100% conoce de alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción.

Tabla 9

¿Conoce Ud. alguna norma extranjera sobre las jornadas máximas de conducción?

P2	Frecuencia	Porcentaje
SI	5	42%
NO	7	58%
Total	12	100%

Fuente: Elaboración propia.

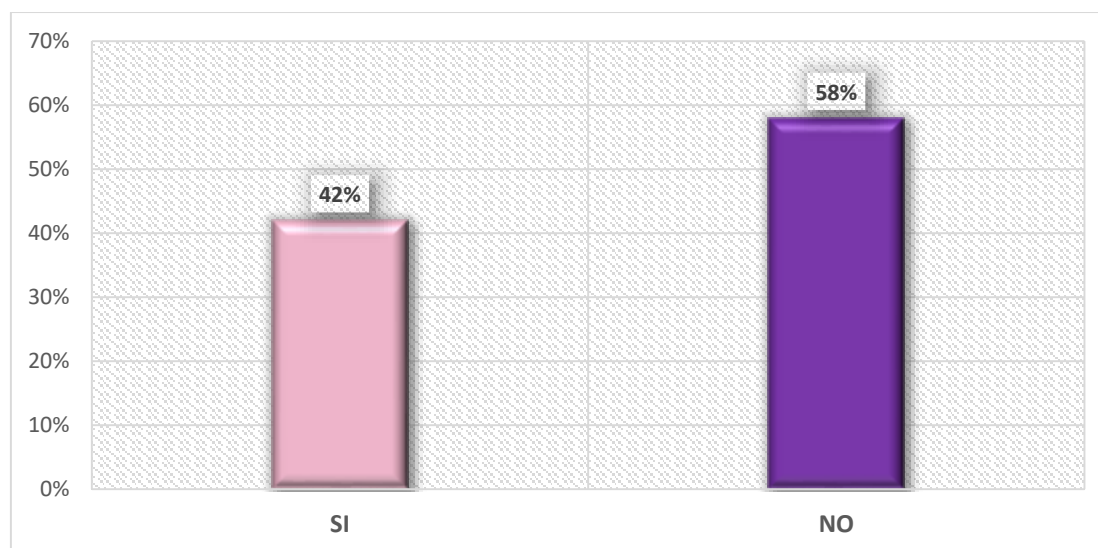


Figura 9: Elaboración propia

En la tabla y figura 9, de los resultados obtenidos mediante la encuesta, se observó que el 42% de inspectores encuestados conocen alguna norma extranjera sobre las jornadas máximas de conducción, sin embargo, el 58% de inspectores encuestados no conocen de alguna norma extranjera sobre las jornadas máximas de conducción.

4.10. Tabla 10

En el D. S N° 017-2009 MTC Art. 30 señala: “Los conductores del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno”. ¿Considera Ud. que la norma ha excluido a los conductores de carga y mercancías?

P3	Frecuencia	Porcentaje
SI	8	67%
NO	4	33%
Total	12	100%

Fuente: Elaboración propia.

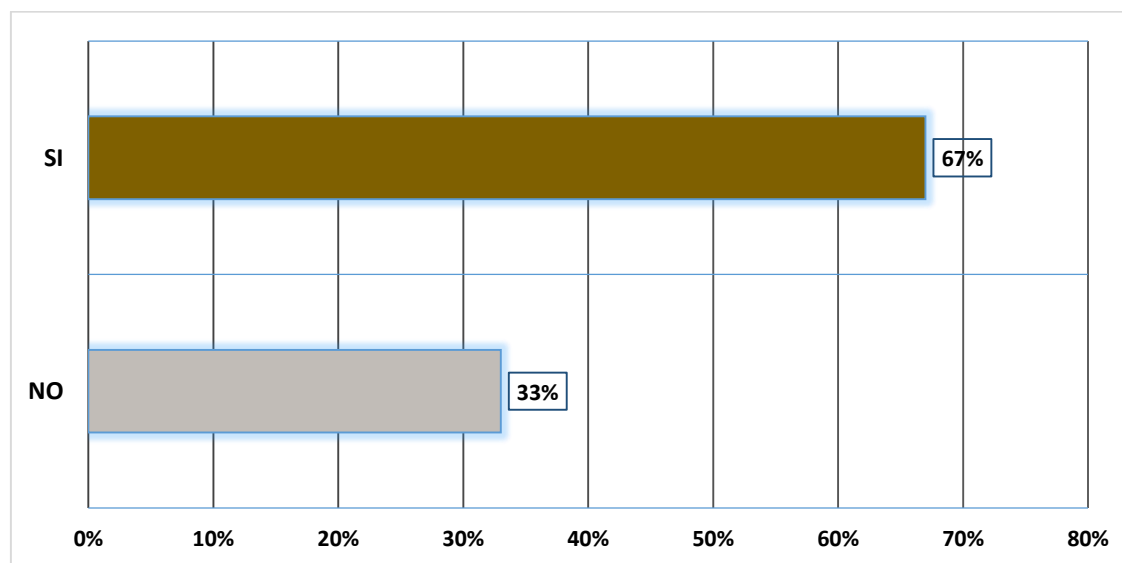


Figura 10: Elaboración propia

Según la tabla y figura 10 se observó que el 67% de inspectores encuestados considera que el D.S N° 017-2009 MTC Art. 30 ha excluido a los conductores de carga y mercancía, mientras que el 33% de los inspectores no considera que esta norma haya excluido a los conductores de carga y mercancías.

4.11. Tabla 11

¿Fiscaliza Ud. las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?

P4	Frecuencia	Porcentaje
SI	0	0%
NO	12	100%
Total	12	100%

Fuente: Elaboración propia.

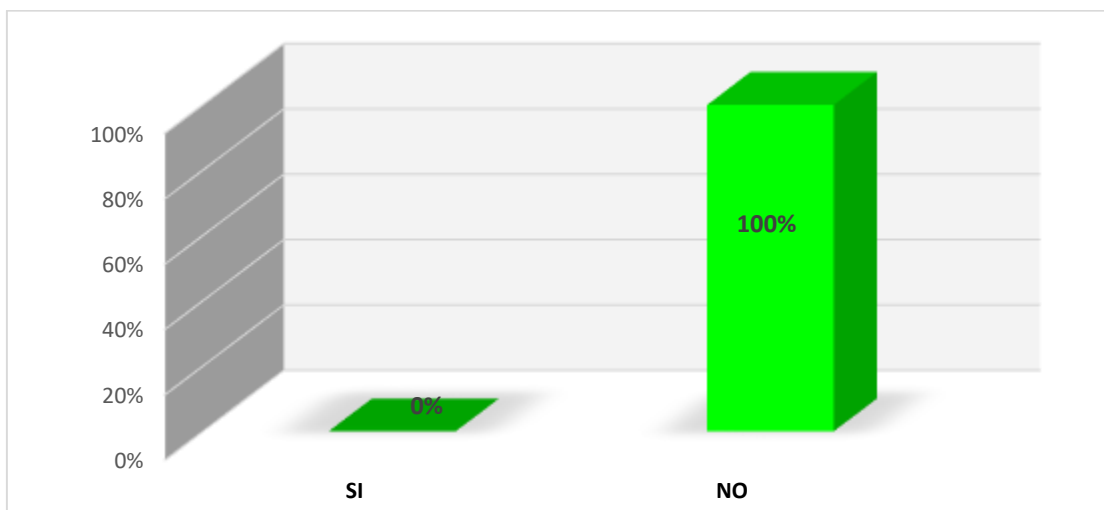


Figura 11: Elaboración propia

Según la tabla y figura 11, de los resultados obtenidos se apreció que, del total de inspectores encuestados, el 100% (es decir todos ellos) no fiscalizan las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías.

4.12 Tabla 12

De acuerdo con el Art.30 del D.S N°017-2009-MTC ¿Considera Ud. que los accidentes del transporte de carga y mercancía se podría deber a que los conductores no cuentan con una norma sobre las jornadas máximas de conducción?

P5	Frecuencia	Porcentaje
SI	7	58%
NO	5	42%
Total	12	100%

Fuente: Elaboración propia.

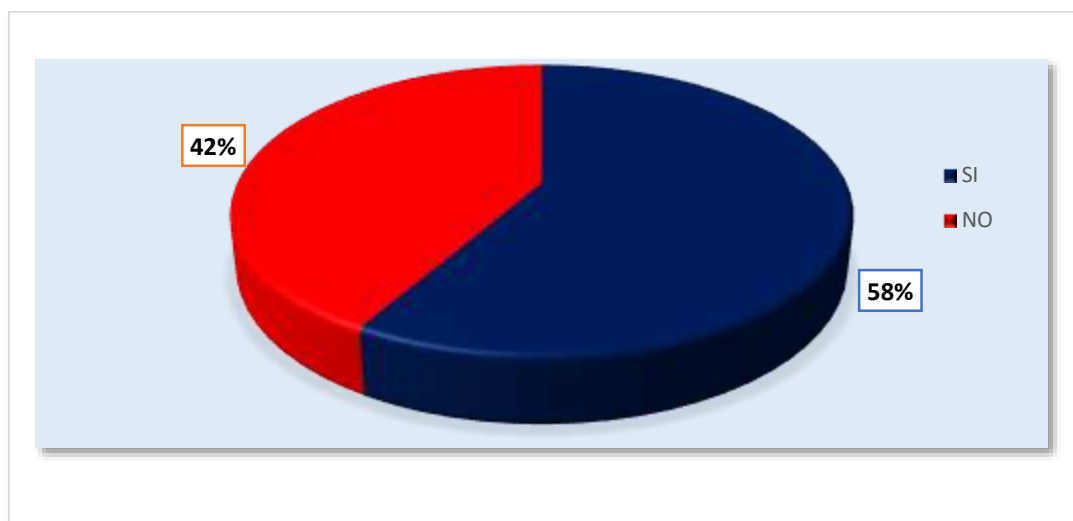


Figura 12: Elaboración propia

Según la tabla y figura 12, de los resultados obtenidos mediante la encuesta, se observó que el 42% de inspectores de la unidad de Lambayeque consideran que, de acuerdo con el Art.30 del D.S N°017-2009-MTC los accidentes de transporte de carga y mercancía se podría deber a que los conductores no cuentan con una norma sobre las jornadas máximas de conducción, mientras que más de la mitad es decir el 58% de inspectores no lo consideran así.

4.13 Tabla 13

¿Cree Ud. que se debe modificar el Art. 30 del D. S N°017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” para incluir a los conductores de carga y mercancías a fin de que se fiscalice y se sancione cumpliendo íntegramente la norma?

P6	Frecuencia	Porcentaje
SI	8	67%
NO	4	33%
Total	12	100%

Fuente: Elaboración propia.

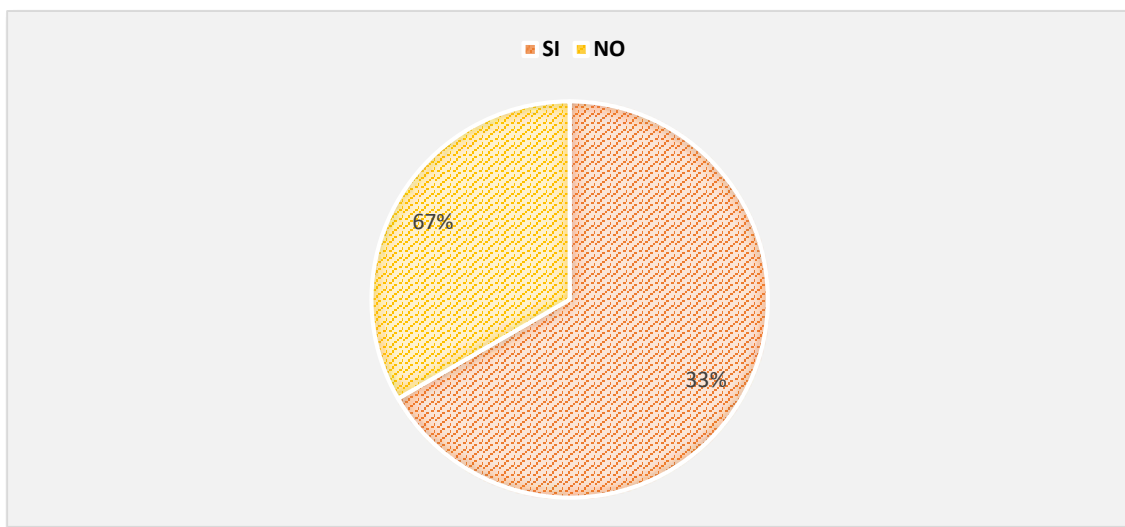


Figura 13: Elaboración propia

Según la tabla y figura 13, de los resultados obtenidos, se apreció que, del total de inspectores encuestados de la unidad de Lambayeque, el 67% cree que se debe modificar el Art. 30 del D. S N°017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” para incluir a los conductores de carga y mercancías a fin de que se fiscalice y se sancione cumpliendo íntegramente la norma, mientras que el 33% no cree que se debe modificar.

V. DISCUSIÓN

El presente trabajo de investigación fue realizado con la finalidad de proteger al conductor del transporte de carga y mercancías, se advierte que hasta la actualidad existe un vacío legal concerniente a las jornadas máximas de conducción, por lo tanto, no existe protección a este grupo de conductores. A raíz de ello, con el presente trabajo se busca modificar los inc. 2 y 4 del artículo 30 del D.S N°017-2009-MTC, ya que es razonable que los derechos laborales se respeten y se garanticen por el Estado. La constitución como norma suprema regula dispositivos para proteger a los trabajadores, de tal manera que no se vulneren los derechos laborales.

Para el cumplimiento del objetivo general se obtuvo como resultados en términos porcentuales de la tabla y figura N°02 y N°08, que del total de los encuestados (abogados e inspectores), un 60% de abogados con especialidad en Derecho Laboral, conocen sobre alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías, mientras que el 40% manifestó lo contrario. Por último, el total del 100% de inspectores de la unidad desconcentrada de Lambayeque, todos ellos conocen sobre alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción. En ese sentido, se evidencia que la mayoría de abogados e inspectores conocen acerca de la norma específica sobre la jornada máxima de conducción.

Encontrándose a esta altura de la discusión, resulta oportuno contrastar lo manifestado con la tesis a nivel internacional del autor Iñaqui (2013), que concluye que existe vulneración de los derechos laborales a los conductores del transporte de carga y mercancías, siendo necesario resolver mediante una modificación sobre el régimen de las jornadas y los descansos. Debido a que este grupo de conductores, se encuentran en constante peligro en las vías nacionales, es por ello la importancia, no solo de prevenir los futuros accidentes, sino de establecer su jornada laboral de los conductores del transporte de carga y mercancías.

El cumplimiento del primer objetivo específico tuvo como finalidad explicar la regulación de otros Estados sobre la jornada máxima de conducción.

De acuerdo a ello, se tiene como resultado en términos porcentuales, la tabla y figura N°03, 04 y 09, el 48% de abogados especialistas en derecho laboral manifestaron que si conocen de acuerdo con el derecho comparado normas sobre la jornada máximas de conducción y el 52% de ellos manifestó lo contrario. Asimismo, el 60% de abogados cree que el establecimiento de la jornada laboral coadyuvaría a la disminución de accidentes para el transporte de carga y mercancías, mientras que el 40% consideran lo contrario. Aunado a ello, el 42% de inspectores, indica que también conocen sobre norma extranjera respecto a las jornadas máximas de conducción, sin embargo, el 58% de inspectores desconoce sobre estas normas.

Resulta importante señalar la tesis a nivel internacional, de los autores Gonzáles y Ruilova (2014), en donde concluye, que las instituciones que regulan el transporte terrestre en el país de Ecuador, han tenido que crear nuevas leyes a causa de los accidentes de transporte ocasionados en dicho país. Como se puede observar, es importante la creación de nuevas leyes que puedan coadyuvar, no solo a la disminución de los accidentes, sino a la protección de los derechos de los conductores.

Así también, Marcelo (2014), indica que el país de Argentina, los accidentes de tránsito son un problema de salud pública. Es por ello, que el Estado debe tomar medidas para erradicar dicho conflicto social. Es imprescindible, que a medida que va evolucionando la sociedad, se creen nuevas políticas que ayuden a la disminución de accidentes. Por lo tanto, es necesario, que existan normas claras, como las jornadas máximas de conducción para los conductores, a fin de evitar posibles accidentes.

El propósito del segundo objetivo tuvo como finalidad analizar el vigente Decreto Supremo N°017-2009-MTC, sobre sobre las jornadas máximas de conducción.

En relación al segundo objetivo, se tiene en términos porcentuales la tabla y figura N° 05, 06, 10,11y 12 que un 70% de los abogados considera que el D.S N° 017-2009 MTC Art. 30, se ha excluido a los conductores de carga y mercancía, mientras que el 30% piensa lo contrario. Asimismo, el 60% de los abogados consideran que, al no existir una norma sobre las jornadas máximas de conducción, se estaría vulnerando sus derechos laborales, sin embargo, el 40% no lo considera así. Aunado a ello, el 67% de inspectores considera que en el mismo Decreto, se ha excluido a los conductores de carga, mientras que el 33% no lo cree así. Asimismo, el 100% de inspectores, no fiscaliza las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga. Por último, el 42% de inspectores considera que los accidentes se podrían deber porque no existe norma sobre la jornada de conducción, mientras que el 58% piensa lo contrario.

Ello se apoya con lo manifestado por Torres (2015), cuando enfatizan que el transporte especial, presenta anomalías, una de ellas es la informalidad y la escasa fiscalización por parte de las autoridades. Esto genera una de las principales consecuencias en el transporte, como son los accidentes en las carreteras producto de las largas horas que vienen manejando los conductores. Esto impide la disminución de los accidentes, originados por el desgaste físico y mental de los conductores debido al exceso de la jornada máxima de conducción.

Por su parte, en nuestro país, tal y conforme lo mencionó López (2016), los accidentes aumentaron provocando un alto índice de mortalidad, asimismo una cifra considerable de incapacidad producto de estos sucesos. Es por ello, la importancia del presente trabajo de investigación para establecer la jornada máxima de conducción de los conductores del transporte de carga y mercancías, a fin de que no se siga vulnerando sus derechos laborales y no se produzcan posibles accidentes, debido al cansancio producto de las largas horas de conducción.

Asimismo, Peña (2017) señala, que los conductores que presentan el doble de cansancio, son aquellos que descansan menos de 7 horas en su rutina diaria, y están expuestos a provocar accidentes porque recorren largas distancias que les impide descansar en lugares apropiados. Esto está sucediendo en nuestro país, por

lo cual, debe existir una modificación en cuanto al descanso y la jornada máxima de conducción para los conductores del transporte de carga y mercancías.

De igual forma, Alayo (2017) señala, que deberían existir cifras actualizadas respecto al crecimiento de los accidentes ocasionados en nuestro país, para poder establecer nuevas políticas públicas de seguridad vial que ayuden a las autoridades competentes a la fiscalización y prevención de estos acontecimientos. Es fundamental que los conductores cuenten con una jornada laboral establecida en la ley para evitar que se vulneren sus derechos laborales.

Ahora, respecto al último objetivo específico se tuvo como finalidad proponer la modificación de los incisos 2 y 4 del Art. 30 del D.S N°017-2009-MTC, con la finalidad de incluir a los conductores de carga y mercancías.

De acuerdo a ello, se tiene como resultado en términos porcentuales, que el 100% de los abogados creen que se debe modificar el Art.30 del D. S N°017-2009 MTC. Por último, un 67% de inspectores consideran que se debe modificar el mismo artículo 30, mientras que el 33% no cree que se debe modificar.

Esto concuerda, con la tesis de Palma (2019), en donde señala que, es imprescindible que se realice una reforma de régimen especial para los conductores interprovinciales, puesto que estos trabajadores por su naturaleza se encuentran en constante peligro en las vías nacionales, además de la concentración que se requiere para conducir.

Resulta importante mencionar, la tesis de Deza (2015), en donde se establece que es necesario que los conductores respeten sus horas de descanso porque de no ser así, se producen lamentables accidentes. En la jornada diurna estos conductores presentan somnolencia, pestañeo o cabeceo a la hora de conducir, y estos suelen realizar maniobras para contener el sueño. Tal como se viene mencionando, es importante que se exista una norma específica respecto a la jornada máxima de conducción para el transporte de carga y mercancías.

Concuerda con la tesis a nivel local del autor Echegaray (2018), que concluye que los accidentes de transporte se ven reflejados en nuestra ciudad de Lambayeque, dejando varias personas lesionadas producto de estos sucesos. Los accidentes se producen en todos los lugares del mundo, no existe edad, sexo, raza, condición social para ser parte de las víctimas. Es por ello, la importancia de que los conductores tengan establecido su jornada de trabajo, esto ayudaría a la disminución de los posibles accidentes.

De igual forma, Rojas y Quispe (2019), señala que los accidentes de transporte traen consigo consecuencias o repercusiones en la salud de las víctimas. Es así, que la población que presenta mayor frecuencia de accidentes de tránsito, son aquellos participantes con antecedentes de trastorno por déficit de atención e hiperactividad.

Por último, Chumacero y Peralta (2019), concluye que los años de experiencia que tenga los conductores en el transporte, servirá para reducir los posibles accidentes ocasionados en las vías. Es una posible salida para la disminución de accidentes, sin embargo, se necesita de más medidas para erradicar estos sucesos, es por ello, lo que se busca la presente investigación es poder establecer las jornadas máximas de conducción para los conductores del transporte de carga y mercancías, con la finalidad de que no se sigan vulnerando sus derechos laborales y asimismo poder disminuir los accidentes.

Para el desarrollo de la presente investigación se presentaron limitaciones, debido al tiempo de pandemia en que nos encontramos producto del covid-19 que aqueja al mundo, por lo cual se me hizo un poco difícil encontrar abogados que sean especialista en derecho laboral.

Finalmente se confirma la hipótesis planteada en el presente trabajo de investigación: "Se debería abordar las jornadas máximas de conducción de los conductores del transporte de carga y mercancías, modificando los incisos 2 y 4 del Art.30 del D.S N° N°017-2009-MTC, para incluir a los conductores, a fin de evitar que se sigan vulnerando sus derechos laborales.

VI. CONCLUSIONES

- 6.1** Los incisos 2 y 4 del Artículo 30 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (RENAT), establece que la jornada máxima de conducción, en el servicio diurno no sea mayor a las cinco horas diarias y en el servicio nocturno no sea mayor de cuatro horas diarias, asimismo, se dispuso que cuando la jornada sea mayor a las veinte horas, se cuente con un tercer conductor de manera obligatoria. Sin embargo, solo se ha establecido para el transporte regular de personas y especial, dejando de lado a los conductores del transporte de carga y mercancías.
- 6.2** En un análisis de derecho comparado, se advirtió que los países de la Unión Europea, Estados Unidos, Argentina y Chile han adoptado políticas de Estado, que les ha permitido establecer normas que garanticen los derechos laborales de los conductores del transporte de carga y mercancías.
- 6.3** De acuerdo con el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC en su Artículo 30, se ha establecido que las jornadas máximas de conducción estén dirigidas a los conductores del transporte regular de personas y especial, omitiendo a los conductores del transporte de carga y mercancías. Por lo tanto, esta norma, está siendo mal utilizada por los malos transportistas para hacerles trabajar más horas de las permitidas por ley a los conductores del transporte de carga y mercancías.
- 6.4** Finalmente, se concluye que es necesaria la modificación de los incisos 2 y 4 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, por cuanto surge la necesidad de la inclusión a los conductores del transporte de carga y mercancías, a fin de que no se sigan viendo vulnerados sus derechos laborales, ya que se encuentran en un estado de indefensión ante este vacío legal.

VII. RECOMENDACIONES

- 7.1** Se recomienda que los legisladores tomen en cuenta al derecho comparado, teniendo así una mayor visión para el reconocimiento de algunos derechos, en especial derechos laborales.
- 7.2** Se recomienda al legislador implementar programas de fiscalización para el cumplimiento de las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías, con la finalidad de que se garantice el cumplimiento de la modificación de los incisos 2 y 4 del Art. 30 del D.S N°017-2009-MTC.
- 7.3** Se recomienda al legislador, modificar el Artículo 30 del D.S N°017-2009-MTC respecto a las jornadas máximas de conducción, con la finalidad de incluir a los conductores del transporte de carga y mercancías para que no sigan afectando sus derechos laborales.
- 7.4** Se recomienda a los estudiantes de derecho un mayor nivel de investigación sobre el tema y los diversos problemas sociales que aquejan a la sociedad. Además de ello, se necesita realizar un análisis más profundo en derecho comparado, a fin de poder implementar medidas que ayuden al cumplimiento de la norma.

VIII. PROPUESTA

PROYECTO DE LEY

LEY QUE PROPONE MODIFICAR LOS INCISOS 2 Y 4 DEL ARTICULO 30 DEL DECRETO SUPREMO N°017-2009-MTC, DISPONIENDO LA MODIFICACIÓN DE LAS JORNADAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN PARA LOS CONDUCTORES DEL TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCÍAS

I. FÓRMULA LEGAL

Artículo 1°. - Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley, es regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías.

Artículo 30°. – Modificatoria

Modifíquese los incisos 2 y 4 del artículo 30 del D.S. N°017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

Artículo 30°. – Jornadas máximas de conducción

Tiene por finalidad regular los modelos de seguridad, según el presente Reglamento.

30.2 Todos los vehículos que realicen servicio de transporte de carga y mercancías, de ámbito nacional y regional, es obligatorio que las jornadas de conducción para los conductores, no sean más de seis horas en el servicio diurno o más de cuatro horas en el servicio nocturno.

Debe entenderse, que la duración acumulada de jornadas de conducción, no deberá superar las diez horas, en un período de veinte y cuatro horas. Se contabiliza, a partir de la hora de inicio de la conducción del servicio.

30.4 El tiempo de viaje para el servicio de transporte carga y mercancías no deben exceder las veintidós horas. El transportista, debe agenciarse de un tercer conductor habilitado, para que se cumpla las jornadas máximas de conducción. Asimismo, el tercer conductor podrá conducir en la mitad de la ruta.

Artículo 3°. – El presente Decreto Supremo entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario “El Peruano”.

Artículo 4°. – Deróguese cualquier disposición contraria al cumplimiento del presente Decreto Supremo.

II. EXPOSICION DE MOTIVOS

Al analizar el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, se puede dilucidar que no se encuentran dentro de la norma sobre las jornadas máximas de conducción, los conductores del transporte de carga y mercancías, existiendo claramente un vacío legal. Ocasionando, que este grupo de conductores no tengan establecido su jornada de trabajo, es por ello, que existe la necesidad, de que puedan ser incluidos en la norma, a fin de que no se sigan afectando sus derechos laborales de los conductores del transporte de carga y mercancías.

Teniéndose en cuenta que a través del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, se regula las jornadas máximas de conducción, sin embargo, se ha omitido al transporte de carga y mercancías. Es por ello, que urge la necesidad de modificar dicha norma. El actual Decreto, establece parámetros acerca de la jornada máxima de conducción, asimismo, se regula que cuando la jornada sea superior a las veinte horas se cuente con un tercer conductor de manera obligatoria, con el objetivo de que los inspectores fiscalicen solo el transporte regular de personas y especial, dejando de lado el transporte de carga y mercancías.

La Constitución Política del Perú, establece que toda persona humana es el fin supremo del Estado y la sociedad. Entendiéndose que el Estado, tiene el deber de proteger y respetar a todo ser humano. Es por ello, que el derecho se creó como última instancia para suprimir los impedimentos que puedan existir y toda persona se desarrolle libremente en la sociedad.

El numeral 15 del artículo 2 de la Constitución, regula que toda persona tiene derecho de escoger libremente en que actividad se va desenvolver dentro de la sociedad. Es por ello, que el Estado protege este derecho que es la base para que todo individuo se desarrolle dentro de un determinado espacio. Entiéndase por trabajo, aquella herramienta necesaria que le permite subsistir a la persona y tener una vida digna. En síntesis, el trabajo se encuentra inherente a la persona y se requiere del esfuerzo.

En el Artículo 23 de la Constitución, el Estado, tiene la responsabilidad de crear nuevas políticas para fomentar el empleo. Estas deben, ser productivas, es decir, el trabajador debe recibir un beneficio económico, por la actividad realizada. Asimismo, el empleo suele ser, dependiente o autónomo, pero la finalidad seguirá siendo la misma. Además, el Estado, promueve la formación continua, para desarrollar las aptitudes, que se requieren para la actividad laboral. El trabajador, debe adquirir todo el aprendizaje necesario, para lograr el empleo que le convenga, según sus propios intereses.

En relación al párrafo anterior se puede concluir, que es imprescindible, el respeto de la dignidad del trabajador. Esto, no quiere decir, que no se respete la dignidad del empleador. Sin embargo, se parte de una característica, la subordinación dentro de la relación laboral. Se trata de defender a la parte más vulnerable, es decir, al trabajador. Por lo tanto, el empleador, no debe aprovecharse del poder que tiene para afectar la dignidad del trabajador. Se trata, de limitar el poder del empleador de manera razonable. Existe tres supuestos, de trabajos prohibidos: el trabajo de manera voluntaria y no remunerado, el trabajo no voluntario y pagado, el trabajo no voluntario y remunerado.

Los principios laborales tal como Principio Protector, Regla Indubio Pro Operario, Regla de la norma más favorable, Regla de la Condición más Beneficiosa, Principio de Irrenunciabilidad de Derechos, Principio de continuidad de la Relación Laboral, Principio de la Primacía de la Realidad, Principio de Razonabilidad, Principio de Buena Fe, Igualdad de Oportunidades sin Discriminación, tiene como fin establecer fuentes que sirvan para dar solución a las confrontaciones que puedan existir, estas pueden ser de aplicación, interpretación o integración.

En nuestro Ordenamiento Jurídico se debe regular las jornadas máximas de conducción para los conductores el transporte de carga y mercancías con el fin de salvaguardar los derechos y principios laborales, siendo necesario la modificación de los incisos 2 y 4 del Artículo 30 del D.S N°017-2009-MTC- Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Una de las principales consecuencias ante este vacío legal, es que se presentan accidentes de transporte porque no se ha establecido las jornadas máximas de conducción de manera específica a los conductores del transporte de carga y mercancías.

Con la regulación de las jornadas máximas de conducción se beneficiarían principalmente los conductores del transporte de carga y mercancías, que no cuentan con su jornada laboral establecida ante el vacío legal de la norma. Consecuencia de ello, es que a través de su incorporación a las jornadas máximas de conducción a los conductores del transporte de carga y mercancías se les resguardaría sus derechos laborales.

Para la elaboración del Proyecto de Ley se han tomado en cuenta los principios laborales, asimismo han sido referencia las Legislaciones extranjeras que ya regulan las jornadas máximas de conducción para los conductores del transporte de carga y mercancías, como es el caso de Estados Unidos, los Países de la Unión Europea, Argentina y Chile.

1. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la presente iniciativa legislativa y su consecuente promulgación tiene incidencia principal en los conductores del transporte de carga y mercancías para establecer su jornada máxima de conducción, a fin de salvaguardar sus derechos laborales.

2. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

El proyecto de ley no generará ningún costo al Estado Peruano, debido a que no se generará un presupuesto adicional a ninguna entidad.

REFERENCIAS

TESIS

- Alayo, J. (2017). *Evaluación comparativa de las clases de accidentes de tránsito por regiones en el Perú 2011-2015*. (Tesis de maestría). http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/5199/Alayo_GJM.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Chumacero, P. y Peralta, J. (2019). *Hábitos de sueño y somnolencia diurna en mototaxistas formales del distrito de José Leonardo Ortiz durante el 2016*. (Tesis de pregrado). http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/1669/1/TL_ChumaceroMontenegroPriscilla_PeraltaVillegasJaime.pdf
- Deza, I. (2015). *Hábitos del sueño, cansancio y somnolencia diurna en conductores de transporte internacional de Chiclayo*. (Tesis de maestría). http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/288/1/TL_Deza_Becerra_IrmadeFatima.pdf
- Echegaray, J. (2018). *Revisión crítica aspectos a considerar por las enfermeras del servicio de atención móvil de urgencia a pacientes víctimas de accidente de tránsito*. (Tesis pregrado). http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2041/1/TL_EchegarayGarciaJackeline.pdf
- Gonzáles, J. Ordóñez, J. (2014). *Estudio de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de tránsito ocasionados por los buses de transporte de pasajeros tipo urbano en la ciudad de Cuenca y planeamiento de la propuesta para disminuirlos*. (Tesis pregrado). <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6633/1/UPS-CT003269.pdf>

- Iñaki, J. (2013). *El régimen de jornada y descansos del chofer de larga distancia hacia un replanteo de su regulación*. (Tesis de pregrado). <http://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC112054.pdf>
- López, R. (2016). *Accidentes de tránsito en el hospital regional de Loreto de octubre a diciembre de 2015*. (Tesis de pregrado). http://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/3916/TESIS%20_%20RUBENS.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Marcelo, C. (2014). *Muertes por accidentes de tránsito en argentina: un análisis espacio-temporal para el período 2001-2010*. (Tesis de maestría). http://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/123456789/2588/1/tesis%20doc_cml%2003-04-2016.pdf
- Palma, T. (2019). *Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial*. (Tesis de maestría). http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15313/Palma_QUI%20b1ones_R%20a9gimen_laboral_especial1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Peña, K. (2017). *Somnolencia en conductores de transporte público regular de pasajeros de Lima metropolitana- Perú. 2016*. (Tesis de maestría). http://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/upch/850/somnolencia_PenaPrado_Karina.pdf?sequence=3&isAllowed=Y
- Rojas, L. y Quispe, R. (2019). *Frecuencia del antecedente de trastorno por déficit de atención e hiperactividad en adultos mototaxistas y accidentes de tránsito en un distrito de Chiclayo en el año 2017*. (Tesis de pregrado). http://tesis.usat.edu.pe/xmlui/bitstream/handle/20.500.12423/1654/TL_MacalopuRojasLourdes_RoncalQuispeRichard.pdf.pdf?sequence=1&Allowed=Y

Torres, E. (2015). *Sueño y condiciones de trabajo y salud en conductores de transporte especial. Un enfoque psicosocial, ciudad de Bogotá, 2012-2013.* (Tesis de maestría). <http://www.bdigital.unal.edu.co/51571/1/SUE%C3%91O%20Y%20CONDICIONES%20DE%20SALUD%20Y%20TRABAJO%20EN%20CONDUCTORES.pdf>

LIBROS EN OTRO IDIOMA

Banco Mundial (diciembre, 2017). The high toll of traffic injuries: Unacceptable and Preventable. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29129/HighTolofTrafficInjuries.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

Insurance Institute for Highway Safety (marzo, 2014). Los pesados del tránsito. *Revista Luchemos por la vida* (1999). <http://www.luchemos.org.ar/es/revista/articulos/camiones>

Nippon (enero, 2020). Annual Traffic Fatalities in Japan Reach Record Low. *Revista Nippon.com*. <https://www.nippon.com/en/japan-data/h00368/annual-traffic-fatalities-in-japan-reach-record-low.html>

Organización Mundial de la Salud. (enero, 2014). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/726/92%2075%2031599%20X.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Paul Hammelmann (2015). Control y Sanciones: Imprescindibles para aumentar la seguridad vial. *Revista Luchemos por la vida* (1999). <https://www.luchemos.org.ar/revistas/articulos/rev11/rev11p19.htm>

REVISTAS INDEXADAS

- Bambaren, C. (marzo, 2004). Características epidemiológicas y económicas de los casos de accidentes de tránsito atendidos en el Hospital Nacional Cayetano Heredia. *Revista Médica Herediana* (2008). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1018-130X2004000100007&script=sci_arttext (Indexada en scielo)
- Castro, J. Rosales, E. y Egoavil, M. (marzo, 2009). *Somnolencia y cansancio durante la conducción: accidentes de tránsito en las carreteras del Perú.* *Revista Acta Médica Peruana* (1973). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1728-59172009000100011 (indexada en scielo)
- Carmona, G. Bonilla, C. Caballero, P. Carreño, R. Anaya, E. Huamán, K. Reyes, N. (julio, 2018). Políticas e intervenciones para reducir lesiones por accidentes de tránsito: De la evidencia a la práctica. *Revista Anuales de la Facultad de Medicina* (1918). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1025-55832018000300010 (Indexada en scielo)
- Choquehuanca, V. Cárdenas, F. Collazos, J. Mendoza, W. (junio, 2010). Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en el Perú, 2015-2009. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública* (2002). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200002&script=sci_arttext&tlng=en (Indexada en scielo)
- Cruz, M. Chaves, M. Barcellos, R. Almeida, L. Oliveira, I. Jorge, L. (marzo, 2010). Exceso de trabajo y agravios mentales a los trabajadores de la salud. *Revista Cubana de enfermería* (1995). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-03192010000100009 (Indexada en scielo)

- Gil, P. (junio, 2012). Riesgos psicosociales en el trabajo y salud ocupacional. *Revista Peruana de medicina experimental y salud pública* (1942). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342012000200012 (Indexada en scielo)
- Gómez, M. (diciembre, 1999). Mortalidad por accidentes en la infancia: una problemática actual. *Revista Cubana de Medicina General Integral* (1995). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21251999000600004 (Indexada en scielo)
- González, D. (abril,2003). Medicina y accidentes de tránsito. *Revista Médica Herediana* (2008). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1018-130X2003000200002 (Indexada en scielo)
- Gutiérrez, C. Román, F. Wong, P. Montenegro, J. (abril, 2014). Perfil epidemiológico de la discapacidad por accidentes de tránsito en el Perú, 2012. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública* (2002). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342014000200011&script=sci_arttext (Indexada en scielo)
- Haro, L. Sánchez, R. Juárez, A. Larios, E. (marzo, 2007). Justificaciones médicas de la jornada laboral máxima de ocho horas. *Revista médica del Instituto Mexicano del seguro social* (2011). <https://www.redalyc.org/pdf/4577/457745526014.pdf> (Indexada en redalyc)
- Jorge, A. Ortis, M. Godoy, H. (agosto, 2010). Caracterización de la mortalidad por accidentes de tránsito con participación de ciclos. *Revista Científica de las ciencias Médicas en Cienfuegos* (2002). http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S1727-897X2010000400009&script=sci_arttext&tlng=en (indexada en scielo)

- López, A. González, F. Morales, M. Espinoza, C. (junio, 2007). Síndrome de burnout en residentes con jornadas laborales prolongadas. *Revista médica del Instituto Mexicano del seguro social* (2011). <https://www.redalyc.org/pdf/4577/457745527005.pdf> (Indexada en redalyc)
- Málaga, H. (junio, 2010). Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública* (2002). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200011&script=sci_arttext&tlng=en (Indexada en scielo)
- Marqueta, M. Rodríguez, L. Enjuto, D. Juárez, J. Martín, J. (marzo, 2017). Relación entre la jornada laboral y las horas de sueño con el sobrepeso y la obesidad en la población adulta española según los datos de la encuesta nacional de la salud 2012. *Revista Española de salud pública* (1926). http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1135-57272017000100405 (Indexada en Scielo)
- Martín, O. (diciembre, 2017). Flexibilidad y distribución del tiempo de trabajo. Especial referencia al caso español. *Revista latinoamericana de derecho social* (2005). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-46702017000200003 (Indexada scielo)
- Morales, N. Alfaro, D. Gálvez, W. (junio, 2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública* (2002). <https://www.scielosp.org/article/rpmesp/2010.v27n2/267-272/es/> (Indexada en scielo)

- Paul, S. María, L. Wayner, S. Rafael, M. Fernando O. (septiembre, 2015). Muertes por accidente de motocicleta y su asociación con variables relacionadas a la reproducción social en un estado del noreste brasileño. *Revista salud colectiva* (2005). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=73141743007> (Indexada en redalyc)
- Pérez, A. (diciembre, 2004). Epidemiología del trauma maxilofacial por accidente ciclístico. *Revista Cubana de Estomatología* (1868). http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S0034-75072004000300003&script=sci_arttext&tIng=pt (Indexada en scielo)
- Ramírez, J. (junio, 2017). Reflexiones sobre los accidentes vehiculares durante la jornada y de los aportes de la psicología. *Revista salud de los trabajadores* (1992). <https://www.redalyc.org/pdf/3758/375853771008.pdf> (Indexada redalyc)
- Regidor, E. Reoyo, A. Calle, M. Domínguez, V. (marzo, 2002). Fracaso en el control del número de víctimas por accidentes de tráfico en España. ¿la repuesta correcta a la pregunta equivocada? . *Revista Española de Salud Pública* (1926). http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1135-57272002000200004 (Indexada en scielo)
- Ruesga, S. Pérez, L. (agosto, 2005). Debate económico sobre la jornada de trabajo en la Unión Europea. *Revista Economía UNAM* (1941). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2005000200004 (Indexada en Scielo)
- Salgado, A. (septiembre, 2007). Investigación cualitativa: diseños, evaluaciones del rigor metodológico y retos. *Revista Liberabit* (1995). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1729-48272007000100009 (Indexada en scielo)

- Soriano, E. Sánchez, J. Oliva, A. Buñuel, J. Girona, R. Morera, C. (febrero, 2002). Accidentes atendidos en un área básica de salud de GIRONA, ESPAÑA. *Revista Española de Salud Pública* (1926). http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1135-57272002000100007&script=sci_arttext&lng=pt (Indexada en scielo)
- Vargas, Z. (junio, 2009). La investigación aplicada: una forma de conocer las realidades con evidencia científica. *Revista Educación* (1976). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=44015082010> (Indexada en redalyc)
- Vázquez, R. (diciembre, 2004). Causas de los accidentes de tránsito desde una visión de la medicina social. *Revista Médica del Uruguay* (1985). http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?pid=S1688-03902004000300003&script=sci_arttext (Indexada en scielo)
- Velásquez, Y. Zamorano, B. Ruíz, L. Monreal, O. Gil, H. (diciembre, 2014). El horario laboral como elemento de riesgo psicosocial en los profesionales de la salud. *Revista Saber* (2011). http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-01622014000400006 (Indexada en scielo)
- Wong, P. Gutiérrez, C. Romaní, F. (junio, 2010). Autorreporte de accidentes de tránsito en una encuesta nacional en la población urbana de Perú. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública* (2002). http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342010000200003 (Indexada en scielo)
- Yáñez, J. (agosto, 2015). El control del tiempo de trabajo. El establecimiento de la jornada laboral continua en Chile 1942. *Revista de derecho Valparaíso* (1976). https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-68512015000200015 (Indexada en scielo)

ANEXOS

MATRIZ DE OPERALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Vulneración de los derechos laborales en el Art. 30 del D.S N°017-2009-MTC.	Se vulnera los derechos laborales, cuando en el ejercicio de sus facultades el empleador, comete hechos que restringen el pleno ejercicio de los derechos laborales de los trabajadores sin argumento y de manera arbitraria e injusta (código de trabajo de Chile, 2002).	La vulneración de los derechos laborales, se produce cuando existe una restricción de los derechos establecidas en la ley por parte del empleador hacia su trabajador sin motivo alguno.	Doctrina Legislación Operadores jurídicos	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional • Extranjera • Nacional • Extranjera • Abogados • Inspectores de SUTRAN 	NOMINAL

VARIABLE DEPENDIENTE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
<p>Las jornadas máximas de conducción de los trabajadores de carga y mercancías.</p>	<p>La jornada de trabajo, es la etapa en donde el trabajador se haya sujeto a las disposiciones o al servicio del empleador con el propósito de desempeñar la prestación acordada en el contrato de trabajo. (Casación laboral N° 14239, 2015).</p>	<p>La jornada laboral, corresponde el tiempo ejecutado de trabajo, cumpliendo las funciones establecidas en el contrato. Asimismo, el empleador y el trabajador deben llegar a un acuerdo para establecer la remuneración y el horario de trabajo.</p>	<p>Normas legales.</p> <p>Doctrina</p> <p>Jurisprudencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nacional • Extranjera • Nacional • Extranjera • Nacional • Extranjera 	<p>NOMINAL</p>



Anexo 2

LAS JORNADAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN DE LOS TRABAJADORES DE CARGA Y MERCANCÍAS

CUESTIONARIO DIRIGIDO A ABOGADOS

Señor (a) me presento ante Ud. como estudiante de la Universidad Cesar Vallejo, por favor se le solicita que responda a este cuestionario de la forma más honesta, asimismo se le recuerda que la encuesta es de carácter anónima. La misma que servirá para desarrollar la investigación. Se le agradece de antemano por su colaboración.

Indicaciones: Marcar con una X la opción que estima correcta

Condición: Abogado Colegiado ()

1. ¿Conoce Ud. alguna norma que regule las Jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?
a) SI b) NO
2. ¿Conoce Ud. de acuerdo con el derecho comparado alguna norma sobre las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancía?
a) SI b) NO
3. En Europa se ha establecido que las jornadas máximas de conducción son de nueve horas con un máximo de diez horas al día. ¿Cree Ud. que el establecimiento de estas jornadas de conducción, coadyuvaría a la disminución de accidentes de transporte por parte de los conductores del transporte de carga y mercancías?
a) SI b) NO

4. En el D.S N° 017-2009 MTC Art. 30 señala: “Los conductores del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno”. ¿Considera Ud. que la norma ha excluido a los conductores de carga y mercancías?

a) SI b) NO

5. ¿Cree Ud. que, al no existir una norma sobre las jornadas máximas de conducción, para los conductores del transporte de carga y mercancías, se estaría vulnerando sus derechos laborales?

a) SI b) NO

6. ¿Cree Ud. que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe modificar el Art. 30 del D. S N° 017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” a fin de incluir a los conductores de carga y mercancías?

a) SI b) NO

Si su respuesta es afirmativa indique ¿Por qué?



Handwritten signature and stamp of José Filadelfo Campos, Abogado, Call N° 6406.



LAS JORNADAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN DE LOS TRABAJADORES DE CARGA Y MERCANCÍAS

CUESTIONARIO DIRIGIDO A INSPECTORES DE SUTRAN

Señor (a) me presento ante Ud. como estudiante de la Universidad Cesar Vallejo, por favor se le solicita que responda a este cuestionario de la forma más honesta, asimismo se le recuerda que la encuesta es de carácter anónima. La misma que servirá para desarrollar la investigación. Se le agradece de antemano por su colaboración.

Indicaciones: Marcar con una X la opción que estima correcta

Condición: Inspector unidad de Lambayeque ()

1. ¿Conoce Ud. alguna norma que regule las jornadas máximas de conducción?
a) SI b) NO

2. ¿Conoce Ud. alguna norma extranjera sobre las jornadas máximas de conducción?
a) SI b) NO

3. ¿Fiscaliza Ud. las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?
a)SI b) NO

4. ¿Fiscaliza Ud. las jornadas máximas de conducción para el transporte de carga y mercancías?

a) SI b) NO

5. De acuerdo con el Art.30 del D.S N°017-2009-MTC ¿Considera Ud. que los accidentes del transporte de carga y mercancía se podría deber a que los conductores no cuentan con una norma sobre las jornadas máximas de conducción?

a) SI b) NO

6. ¿Cree Ud. que se debe modificar el Art. 30 del D. S N°017-2009 MTC “Jornadas máximas de conducción” para incluir a los conductores de carga y mercancías a fin de que se fiscalice y se sancione cumpliendo íntegramente la norma?

a) SI b) NO

Si su respuesta es afirmativa indique ¿Por qué?



CONSTANCIA DE FIABILIDAD DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El presente documento es para constatar la fiabilidad de los instrumentos de recolección de datos y para medir la percepción del tema denominado

“LAS JORNADAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN DE LOS TRABAJADORES DE CARGA Y MERCANCÍAS”.

Usando el MÉTODO KUDER-RICHARDSON (KR20) por ser 6 ítems en ambos cuestionarios con escala dicotómica, la cual se verifica en la documentación adjunta en **Anexos**

Para la interpretación del coeficiente KR20 se está tomando la siguiente escala **según Ruiz (2020)**

De 0.01 a 0.20 **Muy Baja**

De 0.21 a 0.40 **Baja**

De 0.41 a 0.60 **Moderada**

De 0.61 a 0.80 **Alta**

A 0.81 a 1.00 **Muy Alta**

Dando fe que se utilizaron encuestas originales y que los resultados son fieles a la realidad en favor de la investigación, cuyos coeficientes de fiabilidad obtenidos en los **dos cuestionarios: uno de ellos aplicado a 50 abogados colegiados y el otro aplicado a 12 inspectores de la unidad de Lambayeque Sutran, son de 0.93 y 0.84 respectivamente**, lo cual significa que ambos coeficientes según la escala de Ruiz (2020) son **“MUY ALTOS”**, por lo que se concluye que los instrumentos de recolección de datos tienen una alta confiabilidad de consistencia interna cumpliendo su propósito en la investigación.

Estampo mi firma, sello y rúbrica para mayor fe.


.....
LIC. JUAN MANUEL ANTON PEREZ
COESPE 12
COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ

ANEXO

1. Cuestionario aplicado a abogados colegiados

$$KR20 = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum p * q}{\sigma^2} \right)$$

En dónde:

K: Es el número de ítems del instrumento

k-1: Es el número de ítems del instrumento – 1

$\sum p * q$: sumatoria de los productos de p y q

σ^2 : Varianza de las puntuaciones totales

Aplicando la formula **KUDER RICHARDSON**:

$$KR20 = \frac{6}{6-1} \left(1 - \frac{1.18}{5.14} \right) = 0.93$$

Finalmente:

Tabla 1

Resultado obtenido al aplicar el **COEFICIENTE KR20** al cuestionario de 6 preguntas aplicado a 50 abogados colegiados

KUDER-RICHARDSON	Ítems
0.93	6

Fuente: Excel 2016


.....
LIC. JUAN MANUEL ANTON PEREZ
COESPE 12
COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ

2. Cuestionario aplicado inspectores de la unidad de Lambayeque Sutran

$$KR20 = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum p * q}{\sigma^2} \right)$$

En dónde:

K: Es el número de ítems del instrumento

k-1: Es el número de ítems del instrumento – 1

$\sum p * q$: sumatoria de los productos de p y q

σ^2 : Varianza de las puntuaciones totales

Aplicando la formula **KUDER RICHARDSON**:

$$KR20 = \frac{6}{6-1} \left(1 - \frac{0.93}{3.06} \right) = 0.84$$

Finalmente:

Tabla 2

Resultado obtenido al aplicar el **COEFICIENTE KR20** al cuestionario de 6 preguntas aplicado a 12 inspectores de la unidad de Lambayeque

KUDER-RICHARDSON	Ítems
0.84	6

Fuente: Excel 2016


LIC. JUAN MANUEL ANTON PEREZ
COESPE 12
COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ

Tabla 3

Datos del cuestionario aplicado a 50 abogados colegiados para el cálculo del coeficiente KUDER-RICHARDSON

Encuestados	P1	P2	P3	P4	P5	P6
1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	1
4	1	1	1	1	1	1
5	1	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	1
7	1	1	1	1	1	1
8	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	1
15	1	1	1	1	1	1
16	1	1	1	1	1	1
17	1	1	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	1
23	1	1	1	1	1	1
24	1	1	1	1	1	1
25	1	0	1	1	1	1
26	1	0	1	1	1	1
27	1	0	1	1	1	1
28	1	0	1	1	1	1
29	1	0	1	1	1	1
30	1	0	1	1	1	1
31	0	0	0	1	0	1
32	0	0	0	1	0	1
33	0	0	0	1	0	1
34	0	0	0	1	0	1
35	0	0	0	1	0	1
36	0	0	0	0	0	1
37	0	0	0	0	0	1
38	0	0	0	0	0	1

39	0	0	0	0	0	1
40	0	0	0	0	0	1
41	0	0	0	0	0	1
42	0	0	0	0	0	1
43	0	0	0	0	0	1
44	0	0	0	0	0	1
45	0	0	0	0	0	1
46	0	0	0	0	0	1
47	0	0	0	0	0	1
48	0	0	0	0	0	1
49	0	0	0	0	0	1
50	0	0	0	0	0	1

Fuente: Excel 2016


 I IC. JUAN MANUEL ANTON PEREZ
 COESPE 12
 COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ

Tabla 4

Datos del cuestionario aplicado a 12 inspectores de la unidad de Lambayeque para el cálculo del coeficiente KUDER-RICHARDSON

Encuestados	P1	P2	P3	P4	P5	P6
1	1	1	1	0	1	1
2	1	1	1	0	1	1
3	1	1	1	0	1	1
4	1	1	1	0	1	1
5	1	1	1	0	1	1
6	1	0	1	0	1	1
7	1	0	1	0	1	1
8	1	0	1	0	0	1
9	1	0	0	0	0	0
10	1	0	0	0	0	0
11	1	0	0	0	0	0
12	1	0	0	0	0	0

Fuente: Excel 2016


 I IC. JUAN MANUEL ANTON PEREZ
 COESPE 12
 COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ