

**Pontificia Universidad Católica del
Perú Facultad de Derecho**



Programa de Segunda Especialidad en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial

Trabajo Académico para optar el título de Segunda Especialidad en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

AUTOR

Tatiana Patricia Palma Quiñones

ASESOR:

Willman Meléndez Trigoso

CÓDIGO DEL ALUMNO:

20090867

2019

RESUMEN

En el presente trabajo empezaremos estudiando el régimen laboral actual de los conductores de transporte terrestre interprovincial en el país. Asimismo, comprobaremos que este régimen goza de ciertas particularidades que hacen que el tratamiento laboral actual que se da a este grupo de trabajadores no sea necesariamente el más adecuado para una mejor protección de sus derechos fundamentales.

En efecto, el trabajo parte de un análisis de la normativa legal laboral que regula a los conductores de transporte interprovincial y del actual tratamiento jurisprudencial que las Cortes peruanas han venido dándole a sus condiciones laborales.

Este estudio es relevante en tanto nos animaremos a proponer un tratamiento laboral distinto al actual. Esto, en tanto el Derecho del Trabajo debe de otorgar una serie de garantías a los trabajadores, lo que, según verificaremos, no se está dando actualmente.

Así, concluiremos el trabajo con una propuesta de reforma integral del régimen laboral actual de los conductores de transporte terrestre interprovincial, que ya en algunos otros países se ha venido dando en pos de una mejor garantía de sus derechos.

Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial

Alumna: Tatiana Palma Quiñones

Código: 20090867

Esquema de trabajo de investigación

<u>Capítulo I</u>		
El transporte urbano como actividad laboral		5
1.1	Marco teórico	6
1.2	El transporte interprovincial en el Perú	6
1.3	Regulación legal del transporte urbano: autoridades competentes	11
1.4	Identificación de la relación laboral estudiada: universo de trabajadores en empresas de transporte interprovincial	11
1.5	¿Cuál es el problema jurídico relativo a la jornada laboral de los trabajadores de empresas interprovinciales?	16
1.6	Clasificación del servicio de transporte terrestre	17
1.7	El conductor de transporte - Requisitos administrativos: autorizaciones y habilitaciones - Obligaciones en la prestación del servicio	18
1.8	Condiciones de trabajo - Jornada de trabajo - Remuneración - Beneficios sociales - Seguridad y salud - Otras condiciones - ¿Régimen especial?	20
<u>Capítulo II</u>		23
Régimen especial del conductor de transporte terrestre interprovincial		
2.1 Jornada		23
2.1.1	La jornada de trabajo como derecho constitucional	23
2.1.2	La jornada como elemento del contrato de trabajo en el caso de los trabajadores conductores	25
2.1.3	Tratamiento jurisprudencial de la jornada de los trabajadores conductores	26
2.1.4	Tratamiento de los trabajadores conductores a nivel internacional	28
2.1.5	Análisis sobre la jornada de trabajadores conductores	31
2.2 Seguridad y salud		32
2.2.1	Protección de la vida y salud en la relación laboral	32
2.2.2	Seguridad y salud para los conductores de transporte terrestre	33
2.2.3	Estado actual	34
<u>Capítulo III</u>		36
Régimen especial del conductor de transporte terrestre interprovincial		
3.1	¿Es necesario un régimen especial?: derecho a la igualdad y tratamiento de los diferentes	36

3.2 Propuesta: régimen especial de los conductores terrestres	38
3.2.1 Implementación de sistema de aportes con fines de descanso	38
4. Conclusiones	39
Bibliografía	



Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial

Introducción

El sector de transporte terrestre interprovincial ha sido esencial para desarrollo de la economía del país. Los viajes en buses en el Perú siguen siendo los más elegidos por el público peruano debido a que las vías del tren difícilmente conectan con los principales destinos por el accidente geográfico de nuestro territorio. Asimismo, los vuelos en avión se presentan como opciones de viaje rápido; sin embargo, las tarifas aún están sujetas a elevados impuestos que no los hacen competitivos, por lo que no resulta un medio muy accesible para un viajero que cuente con un bajo presupuesto. Además, no todos los lugares del Perú cuentan con un aeropuerto.

Bajo dichas circunstancias, el transporte en bus interprovincial hacia los principales destinos del Perú, continúa siendo la opción más elegida por la mayoría de peruanos debido al costo competitivo y las variadas ofertas en el mercado.

En Perú existen pocos estudios sobre el régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial. Esto se debe a que no existen datos actualizados y cifras acerca de este gremio en Perú. En la actualidad, se desconoce la situación de cada una de las personas, cuál es la situación real del despliegue de su jornada laboral y las incidencias precarias respecto del Sistema general.

El trabajo se avoca a poner en manifiesto la problemática actual de los trabajadores del rubro de transporte interprovincial y dotar de herramientas legales para una evaluación conjunta respecto de su jornada laboral. Identificar los retos actuales y elaborar propuestas integrales desde un enfoque de protección integral al trabajador y su derecho a la jornada laboral idónea.

Capítulo I

El transporte interprovincial como actividad laboral

1.1 Marco teórico

El estudio, a nivel conceptual, se apoya en las categorías de transporte interprovincial, relaciones laborales, horario permitido laboral, estudio comparado y proposiciones para la mejora de nuestra regulación interna, que se explicarán a continuación. El concepto de transporte hace referencia al desplazamiento de personas y mercancías mediante medios motorizados, entre los que se encuentra el transporte público. Puede entenderse como un concepto intermedio entre la noción tradicional de tránsito, que hace referencia básicamente a la circulación vial de vehículos motorizados (con énfasis en el transporte interprovincial) y aquella más amplia de movilidad. Avellaneda define **ésta última como “La suma de los desplazamientos individuales que las personas y los bienes tienen que hacer por motivos laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales o de ocio, o por cualquier otro” (2007: 106-107)** y señala que la misma se habría convertido en la categoría prevalente en los estudios urbanos, así como en las políticas públicas de un creciente número de países y urbes.

Por relaciones laborales, entenderemos a los vínculos que se establecen en el ámbito del trabajo, el vínculo entre un trabajador y una empresa. Asumiremos que normalmente dicho vínculo se establece mediante un contrato, en el cual se indican las características del acuerdo entre ambas partes: salario, horario, duración, así como otras circunstancias.

Por horario permitido laboral usaremos el concepto de previsto en la Constitución Política del Perú que es de ocho (08) horas diarias o de cuarenta y ocho (48) horas semanales. Se entiende como horas semanales, aquellas comprendidas en un periodo de siete (07) días. Sin embargo, se puede establecer por Ley, Convenio o decisión unilateral del empleador, una jornada menor a la máxima legal.

1.2 El transporte interprovincial en el Perú

Según la última encuesta del observatorio ciudadano “Lima Cómo Vamos”, **el transporte urbano es el segundo problema que más afecta a los limeños¹**. Los pilotos o conductores de transporte público urbano pasan 6 horas en promedio frente al volante debido al tráfico. Algunos

¹ Observatorio “Lima como vamos” encuesta publicada en el año 2016. Fecha de revisión 17 de octubre de 2018, en el siguiente enlace web: <https://www.limacomovamos.org/movilidad-y-transporte/>

de ellos generan contaminación ambiental y sonora con sus vehículos poco cuidados.

Mariana Alegre, directora de "Lima Cómo Vamos", menciona que *"La mayor cantidad de viajes que se hacen en la ciudad son en vehículos asociados a un sistema de transporte público y no necesariamente los sistemas modernos como el Metropolitano, ya que estos no cumplen con todas las rutas de los pasajeros"*. Por su parte, el gerente general del Centro de Investigación y de Asesoría de Transporte Terrestre (CIDATT), expone que la cobertura actual es deficiente y debe ampliarse para que la ciudad pueda migrar hacia un sistema integrado, donde los buses circulen por rutas que alimenten a un sistema central².

En las líneas siguientes, abordaremos la problemática desde un enfoque general, especificando las principales razones que conllevan a que ocurran los lamentables accidentes de tránsito en el sector de transporte interprovincial en el Perú. Según estadísticas de la principal aseguradora de siniestros de vehículos del país³, las cinco causas más comunes de accidentes de tránsito son las siguientes:

Causas de accidente de tránsito	
1	Irresponsabilidad del conductor: Esto encierra el exceso de velocidad, el no respetar los límites, <u>el no respetar el límite de horas de conducción por día</u> , la señalización o sortear carriles para adelantar otros automóviles, cometiendo una imprudencia y ocasionando un choque. Es la causa más común en el Perú, y que registra mayor número de víctimas mortales.
2	Consumo de bebidas alcohólicas: Manejar bajo los efectos del alcohol nos hace más imprudentes y disminuye los reflejos naturales, generando accidentes en las vías. Los peatones también caen en esta falta; así, estando bajo los efectos de estas bebidas, cometen imprudencias tales como cruzar rápidamente la pista y provocar múltiples choques.

² Noticia "Transporte urbano es el segundo problema que más afecta a los limeños". Revisada con fecha 17 de octubre de 2018. <https://vital.rpp.pe/salud/el-transporte-urbano-es-el-segundo-problema-que-mas-afecta-a-los-limenos-noticia-1121564>

³ Cuadro de elaboración propio, basado en las estadísticas de la aseguradora MAPFRE basada en el análisis de los siniestros ocurridos atendidos por sus servicios. Revisado con fecha 19 de octubre de 2018, en el siguiente enlace: <https://www.mapfre.com.pe/viviendo-en-confianza/seguridad-vial/accidentes-transito-cuales-las-causas-mas-comunes/>

3	Fallas mecánicas: Frenos desgastados, llantas en mal estado, velocidades inexactas, etc. Aunque muchas veces el conductor tiene conciencia de éstas fallas, también existe el caso de ser imperceptibles y que estén mal arregladas o revisadas por un mecánico.
4	Fenómenos meteorológicos: La lluvia o la nieve, por ejemplo, causarían que el conductor tenga problemas para maniobrar en la pista. Es allí cuando cualquier frenado, una mala maniobra, exceso de velocidad o un peatón imprudente causan el descontrol de un vehículo, terminando fatalmente.
5	No respetar las señales de tránsito: Muchos conductores o peatones se confían con respecto a la señalización. Por ejemplo, no respetar un semáforo rojo porque es de madrugada o porque casi no hay personas en el cruce. Confiarse resultaría, lamentablemente, mortal en diversas situaciones.

Para los fines de esta investigación, desarrollaremos desde la legislación laboral vigente, la primera causa resaltada como razón de los accidentes de tránsito: el respeto de las horas de conducción de los choferes de transporte interprovincial.

Por su parte, Gian Orbezo, especialista en temas de transporte, señala **que** "específicamente, en el transporte interprovincial, es necesario repasar las razones por las que ocurren los accidentes de tránsito: falla mecánica, error humano o condición del camino. La regulación del transporte público interprovincial sólo puede prever un mínimo estado óptimo del vehículo o las mínimas aptitudes del chófer para conducir. Lo demás, es muy difícil enterarse⁴.

Según los médicos del sector de Salud que participan con la Policía Nacional del Perú – PNP y los agentes de la Sutran en los operativos⁵, explicaron que el 30% de los accidentes de tránsito en las carreteras se producen debido a la fatiga y somnolencia que sufre el conductor

⁴ Orbezo Salas, Gian Carlo. "La verdad del transporte interprovincial" Revisada con fecha 17 de octubre de 2018. " Visto en: <http://www.perupolitico.com/?p=553>

⁵Noticia "Impiden a choferes conducir más de 5 horas consecutivas para evitar tragedias en Semana Santa "revisada con fecha 18 de octubre de 2018. <https://larepublica.pe/sociedad/865037-impiden-choferes-conducir-mas-de-5-horas-consecutivas-para-evitar-tragedias-en-semana-santa>

por exceso de trabajo. Los especialistas precisaron que "no dormir bien conlleva a perder la capacidad de concentración ante las condiciones que exigen reacciones inmediatas cuando se recorre la carretera".

Por su parte, el médico especialista Jorge rey⁶, **menciona que: "Se estima que hasta el 30% de los accidentes de carreteras son causados por cansancio y somnolencia del conductor. En estas circunstancias, las características del escenario son siniestros habitualmente ocurridos durante la noche entre las 00:00-07:00 y 13:00-15:00 horas, el conductor viaja solo, y la unidad se desvía inadvertidamente de la ruta o invade el carril contrario sin evidencia de haber intentado una **maniobra evasiva para evitar la colisión.**" Asimismo, advierte que Las propuestas generales que se derivan de los hallazgos de los estudios se encuentran centradas en promover hábitos de sueño adecuados en los conductores, no conducir más de cuatro horas consecutivas y no más de ocho en un período de 24, restringir la conducción en horarios nocturnos sobre todo en la madrugada, promocionar viajes durante el día, acondicionar ambientes específicos para que los choferes descansen adecuadamente y proscribir el descanso en las bodegas. Por otro lado, todos los conductores deben recibir los beneficios sociales que les corresponde.**

El referido estudio realizado por el Dr. Jorge Rey, cita al estudio datos del diario "El Comercio" el cual demostró que 58% de los artículos periodísticos relacionados a accidentes en carreteras del Perú podrían ser generados por somnolencia del conductor. En tal sentido, se manifestó que *"Un estudio cualitativo realizado en el terminal terrestre más informal del país halló que los choferes trabajan en jornadas prolongadas, sin programación de descanso ordenada, con alternancia de turnos laborales diurnos y nocturnos sin sistemática apropiada, además, privación crónica del sueño de los conductores y relatos de micro sueños durante la conducción sobre todo en la madrugada"*. Asimismo, se menciona que se presenta condiciones deplorables de descanso las que se realizan en las bodegas del ómnibus tanto en la ruta como en la terminal. Adicionalmente, los conductores no tenían beneficios sociales y visitaban a sus familias cada 7-15 días.

Por su parte, en un estudio transversal prospectivo descriptivo y no probabilístico realizado en 238 conductores de la misma terminal se demostró que el 40% dormía menos de seis horas diarias y el 81% de los encuestados siempre dormía en el maletero del bus. Al momento

⁶ REY DE CASTRO, Jorge. "Conductores somnolientos en las carreteras del Perú: hallazgos y propuestas" visto en: <http://www.upch.edu.pe/vrinve/dugic/revistas/index.php/RMH/article/view/1069/1036>

de la encuesta 31% había dormido menos de 6 horas en un periodo de 24; 80% conducía más de 5 horas ininterrumpidas; 56% reconoció cansancio durante la conducción sobre todo en la madrugada; la tercera parte aceptó haber pestañeado durante la conducción y 45% reconoció haber sufrido un accidente o experiencia de casi accidente debido a somnolencia durante la conducción. Dicho estudio documenta por primera vez en el Perú que los casi accidentes o accidentes reconocidos por los conductores sucedieron principalmente en la madrugada⁷.

Por estas razones la legislación vigente prohíbe a los choferes conducir unidades de pasajeros o carga durante más de cinco (05) horas consecutivas, de día, y 5 de noche. Las empresas de transportes están obligadas a brindarles un ambiente específico para su descanso, mientras toma el control del vehículo el copiloto.

A nivel normativo, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, realiza la siguiente clasificación del servicio de transporte terrestre:

CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE	
Criterios de clasificación del servicio de transporte terrestre	Clasificación por el ámbito territorial
<p>El servicio de transporte terrestre se clasifica de acuerdo a tres criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Por el ámbito territorial. 2) Por el elemento transportado. 3) Por la naturaleza de la actividad realizada. <p>Los distintos criterios de clasificación del servicio de transporte terrestre son complementarios entre sí, por lo que no son excluyentes.</p>	<p>Por el ámbito territorial, el servicio de transporte terrestre se clasifica en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Servicio de transporte terrestre de ámbito provincial. 2) Servicio de transporte terrestre de ámbito regional. 3) Servicio de transporte terrestre de ámbito nacional.

⁷ Rey de Castro J, Gallo J, Loureiro H. Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de tránsito en el Perú: estudio cuantitativo. Rev Panam Salud Pública 2004; 16(1): 11-8.

1.3 Regulación legal del transporte urbano: Autoridades competentes

La salvaguarda de la integridad física y psicológica de los usuarios de la Red Vial Nacional, es la principal motivación y razón de ser, de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN. La Seguridad Ciudadana involucra diversos y diferentes aspectos que guardan relación entre sí. Uno de ellos, es la estrecha relación con la tranquilidad que deben tener los ciudadanos al momento de utilizar las vías que existen en el país, sean locales, regionales o nacionales. La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, fue creada hace poco más de un año, para ejercer la acción de supervisión, fiscalización, control y sanción, en las vías de carácter nacional, las mismas que no se encuentran dentro del ámbito urbano, ni están administradas por gobiernos regionales o locales. A la gran labor en que se encuentra empeñada la SUTRAN a nivel nacional, como autoridad, se debe sumar la participación decidida y comprometida de los diferentes actores involucrados: las empresas de transporte y los usuarios de sus servicios; conductores de vehículos y peatones; autoridades regionales y locales, y la policía nacional, además de la sociedad civil en su conjunto, entre otros, para el uso responsable de las vías dentro de las normas vigentes, enmarcado en el respeto mutuo, tan necesario para la convivencia en sociedad

1.4 Identificación de la relación laboral estudiada: universo de trabajadores en empresas de transporte interprovincial

En el siguiente cuadro se realiza un recuento de las empresas formales que realizan la actividad de transporte interprovincial en el Perú. Se debe tener en cuenta que las empresas enumeradas a continuación han sido revisadas en el portal web de servicios de turismo y transporte y corroboradas en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones:

Empresas formales de buses interprovinciales en el Perú⁸	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ainhoa-Transport • Allinbus • America-Express • Andorina-Tours • Anshelitus • Apocalipsis • Avalos-Tours
	<ul style="list-style-type: none"> • Bus-Pedro • Bus-Peru • Busstar
	<ul style="list-style-type: none"> • Caracol • Carhuamayo • Ccorybus • Cial-Bus • Civa • Concorde • Cromotex • Cruz-Del-Norte • Cruzero-Express • Cusela
	<ul style="list-style-type: none"> • Danielito-Bus • Diez-Ases • Divino-Senor
	<ul style="list-style-type: none"> • Ecosem-H • Ecotur • El-Special-Tours • Empresa-14 • Enbusperu • Estrella-Polar • Esva-Tours • Etucsa • Excluciva • Expreso-Antezana • Expreso-Bolivariano • Expreso-Lobato • Expreso-Los-Chankas • Expreso-Nacional

⁸ Elaboración propia. Fuente de empresas formales: Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Portal Web "Red Bus Perú" link: <https://www.redbus.pe/empresas-de-bus-directorio/z> fecha de revisión: 18 de octubre de 2018.

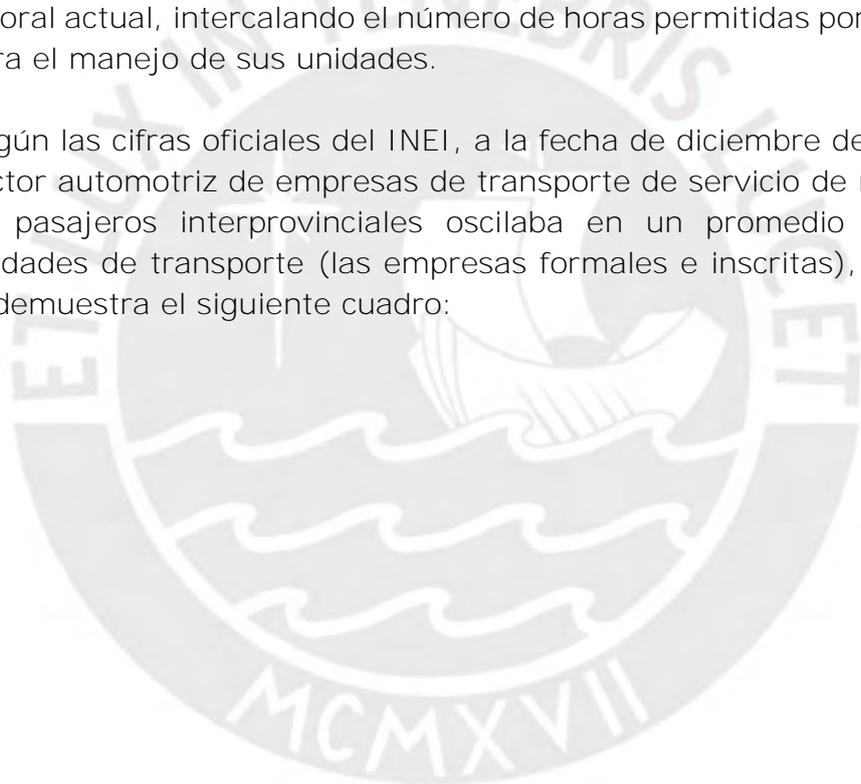
	<ul style="list-style-type: none"> • First-Class • Flores-Hermanos
	<ul style="list-style-type: none"> • Gh-Bus • Grupo-Ormeno • Guadalupe-Tours
	<ul style="list-style-type: none"> • Hermanos-Flores • Huaraz-Buss-Tours • Huayruro-Tours
	<ul style="list-style-type: none"> • Inca-Atahualpa • Inka-Express • Instabus • Internacional-Crucero • Ittsa
	<ul style="list-style-type: none"> • J-J-Internacional • Jr-Express
	<ul style="list-style-type: none"> • Linea • Lusitania
	<ul style="list-style-type: none"> • Maldonado-Tours • Marbeya • Megabus • Movil-Tours
	<ul style="list-style-type: none"> • Nazareno-Express • Nuevo-Continente
	<ul style="list-style-type: none"> • Oltursa
	<ul style="list-style-type: none"> • Peru-Baby-Lama • Peruandina-Expeditions • Perubus
	<ul style="list-style-type: none"> • Rasgos-Del-Peru • Real-Chancas • Rey-Latino • Romeliza • Ronco-Peru • Royal-Palace
	<ul style="list-style-type: none"> • Sajy-Bus

	<ul style="list-style-type: none"> • Sakura-Expedition • Santa-Ana • Santa-Ursula • Selva-Central • Shalom-Bus • Soyuz • Sullana-Express
	<ul style="list-style-type: none"> • Tepsa • Tour-Peru • Trans-Salvador • Transamazonica • Transmar • Transporte-Chanchamayo • Transporte-Chiclayo • Transporte-Salazar • Transportes-Betania • Transportes-Chiclayo • Transportes-Inmaculada • Transportes-Julio-Cesar • Transportes-Poseidon • Transportes-Tsp • Transportes-Via • Tranzela • Tunesa • Turismo-Armonia • Turismo-Atahualpa • Turismo-Canete • Turismo-Cautivo • Turismo-Cruzper • Turismo-Dias • Turismo-Jaksa • Turismo-Mer • Turismo-Oropesa • Turismo-Paucartambo • Turismo-Puma • Turismo-Raraz • Turismo-Rodriguez • Turismo-San-Mateo • Turismo-Santa-Ana • Turismo-Titanic • Turismo-Universo • Turismo-Virgen-Del-Carmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Unitransco

	<ul style="list-style-type: none"> • Via-Express-Nacional • Viajes-Pacifico • Vigo-Tours • Virgen-De-Chapi
	<ul style="list-style-type: none"> • Wari-Palomino • Wonder-Peru-Expedition

Tal como podemos apreciar, el universo aproximado de empresas formales dedicadas al transporte interprovincial de pasajeros y carga pesada es de 120. Las cuales podemos inferir manejan la regulación laboral actual, intercalando el número de horas permitidas por choferes para el manejo de sus unidades.

Según las cifras oficiales del INEI, a la fecha de diciembre de 2012, el sector automotriz de empresas de transporte de servicio de movilidad de pasajeros interprovinciales oscilaba en un promedio de 6000 unidades de transporte (las empresas formales e inscritas), tal como lo demuestra el siguiente cuadro:



**19.26 PARQUE VEHICULAR DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS,
SEGÚN ÁMBITO Y CLASE DE VEHÍCULO, 2004 - 2012**

(Unidades)

Ámbito y clase de vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	4 371	4 106	4 622	5 341	6 342	6 916	7 973	7 737	8 448
Nacional	4 332	4 052	4 570	5 275	6 270	6 760	7 655	7 564	8 305
Automóvil	17	11	8	8	16	6	6	6	9
Station Wagon	11	36	114	149	172	153	108	9	26
Camioneta Rural	27	38	112	247	516	792	1 185	1 573	1 797
Ómnibus	4 277	3 967	4 336	4 871	5 566	5 809	6 356	5 976	6 473
Internacional	39	54	52	66	72	156	318	173	143

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Oficina General de Planificación y Presupuesto.

1.5 ¿Cuál es el problema jurídico relativo a la jornada laboral de los trabajadores de empresas interprovinciales?

El exceso de horas al frente del volante por parte de los conductores es una de las causas de trágicos accidentes en las carreteras, con la pérdida de vidas humanas. Frente a dicha problemática, efectivos Policiales e inspectores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas – Sutran ejecutan operativos conjuntos en diversos tramos carreteros del país, para impedir que los choferes de buses de transporte interprovincial pongan en peligro a los usuarios manejando ininterrumpidamente, sin descansar al menos seis horas como establecen las normas vigentes.

El secretario general de la Asociación Nacional de Choferes Interprovinciales de Pasajeros, Óscar Portilla Castillo, exigió a la Sutran fiscalizar que los pilotos de las unidades de transporte cumplan con descansar debidamente antes de emprender su viaje.

“Los accidentes de ómnibus interprovinciales se deben en un 90% al cansancio de los choferes. Aquí no hay falla mecánica, sino humana, y

eso es responsabilidad de las empresas de transporte que no dan el descanso reglamentario a sus pilotos. Todas las empresas que operan en La Libertad y el país cometen esa **infracción**". Asimismo, lamentó que a veces los pilotos no tienen ni un camarote dónde dormir, llegan cansados, trasnochados, mal alimentados y tienen que salir nuevamente a cumplir rutas largas al norte, sur u oriente del país⁹.

El transporte terrestre es el desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías y el servicio de transporte es la actividad económica que provee los medios para realizar el transporte terrestre, lo cual no incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público. (VILELA 2013: 43)

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento, aprobado por D.S. N° 033-2001-MTC, establecen los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre que rigen en todo el territorio de la Republica. Asimismo, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por D.S. N° 017-2009-MTC, regula el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías. (VILELA 2013: 43)

1.6 Clasificación del servicio de transporte terrestre

El servicio de transporte terrestre se clasifica de acuerdo a tres criterios:

- a. Por el ámbito territorial: servicio de transporte terrestre de ámbito provincial, regional y nacional.
- b. Por el elemento transportado: servicio de transporte terrestre de personas, de mercancías o mixto.
- c. Por la naturaleza de la actividad realizada: servicio de transporte público de personas, servicio de transporte público de mercancías, servicio de transporte mixto, servicio de transporte privado de personas, mercancías o mixto y servicio de transporte internacional.

El transportista es la persona natural o jurídica que presta servicio de transporte terrestre público de personas y/o mercancías de conformidad con la autorización correspondiente. El chofer o conductor, por su lado, es la persona natural habilitado como conductor

⁹Noticia en el diario de circulación nacional "La República". "Conductores de ómnibus interprovinciales trabajan hasta 18 horas diarias". Revisado con fecha 19 de octubre de 2018. Visto en: <https://larepublica.pe/archivo/870077-conductores-de-omnibus-interprovinciales-trabajan-hasta-18-horas-diaras>

de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre.

1.7 El conductor de transporte

- Requisitos administrativos: autorizaciones y habilitaciones

Según el artículo 107° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (en adelante, TUO del RNT), aprobado mediante el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, todo conductor de un vehículo automotor o no motorizado de tres ruedas o más, fabricado para el transporte de personas y/o mercancías, debe ser titular de una licencia de conducir vigente de la clase y categoría respectiva, la misma que es otorgada por la autoridad competente.

Por su lado, el artículo 29° y 31° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC señala que para ser habilitado como conductor, se debe cumplir con los siguientes requisitos

- a. Ser titular de una Licencia de Conducir de la categoría correspondiente.
- b. No superar la edad máxima para conducir vehículos del servicio de transporte, la misma que queda fijada en ochenta (80) años.
- c. Encontrarse en aptitud física y psicológica para conducir vehículos de transporte.
- d. Ser titular de una Licencia de Conducir de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce, y conducirlo solo si la Licencia de Conducir se encuentra vigente.
- e. Conducir sólo vehículos habilitados por la autoridad competente.
- f. Portar su Licencia de Conducir y que ésta se encuentre vigente, así como la documentación del vehículo y la relacionada al servicio o actividad de transporte que realiza.
- g. Someterse, cuando lo disponga la autoridad, a una evaluación médica y psicológica que determine su aptitud para conducir vehículos de transporte y/o señale los condicionantes o restricciones que deba tener en cuenta en su labor. La autoridad competente dispondrá aleatoriamente que anualmente un porcentaje de los conductores habilitados se sometan a esta evaluación médica y psicológica.
- h. Cumplir con las sanciones pecuniarias y no pecuniarias que imponga la autoridad competente que tengan la calidad de firmes y exigibles.
- i. Cumplir con las disposiciones que regulan el tipo de servicio de transporte que realiza.

- j. Facilitar la labor de supervisión y fiscalización de la autoridad competente.
- k. No tener su Licencia de Conducir suspendida, retenida o cancelada, o no llegar o excederse del tope máximo de cien (100) puntos firmes o no tener impuestas dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves que se encuentren tipificadas en los códigos M.1, M.2, M.3, M.4, M.5, M.8, M.9, M.13, M.16, M.17, M.18, M.19, M.20, M.24, M.27, M.28, M.32, M.35, M.37, M.38, M.39, M40; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves que se encuentren tipificadas en los códigos G.2, G.4, G.8, G.10, G.12, G.13, G.15, G.16, G.18, G.21, G.23, G.27, G.29, G.30, G.47, G.58, o una infracción muy grave tipificada en los códigos antes referidos y tres o más infracciones cuya calificación sea grave que se encuentre tipificada en los códigos citados”.
- l. Realizar un curso de actualización de la normativa de transporte y tránsito cada cinco (05) años, el cual deberá ser dictado por Escuelas de Conductores debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

- **Obligaciones en la prestación del servicio**

El artículo 24° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC señala que los conductores tienen, principalmente, las siguientes obligaciones:

- a. El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación.
- b. Es solidariamente responsable, junto con el propietario del vehículo, de las infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a las condiciones de operación del servicio de transporte, a la protección del ambiente y a la seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales.
- c. Es responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.

Del mismo modo, el Reglamento Nacional de Tránsito señala las siguientes obligaciones:

- a. Contar con un asiento exclusivo.
- b. Uso del cinturón de seguridad.

- c. Conducir con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando es necesario realizar los cambios de velocidad o accionar otros comandos.
- d. No instalar permanente o provisional dentro del vehículo de cualquier dispositivo electrónico que reproduzca imágenes o videos con fines de entretenimiento visual.
- e. No conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor.
- f. Abstenerse de conducir, si muestra cansancio o si ha estado tomando medicamentos que puedan causarle efectos secundarios e inducirlo al sueño.

1.8 Condiciones de trabajo

- Jornada de trabajo

A diferencia de otras profesionales, que desempeñan sus funciones en espacios cerrados, adecuados y confortables, los conductores de transporte interprovincial realizan sus labores en ambientes públicos acompañados del caótico tránsito. El conductor no tiene un lugar restringido y bien definido para realizar sus tareas sino que por el contrario, trabaja fuera de las puertas de la empresa, estando sujeto a condiciones adversas.

Respecto a la jornada de trabajo legal que desempeñan los conductores, es importante recalcar que con fecha 27 de diciembre del 2017, se aprobó el aumento de la cantidad de horas acumuladas que un chofer de **transporte público** puede manejar al día, esto a través del Decreto Supremo N° 025-2017-MTC. Consecuentemente, el numeral 30.2 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte - RENAT estableció que la duración acumulada de jornadas de conducción no debía exceder de 10 horas en un período de 24 horas (un día). Posteriormente, se modificó el Decreto Supremo N° 025-2017-MTC, se explica que si bien se han otorgado licencias a conductores para el servicio de transporte de pasajeros, el crecimiento del parque automotor para dicha finalidad ha originado un déficit de conductores profesionales, razón por la cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se evaluó las medidas a efectos de incentivar el ingreso de conductores; razón por la cual fue necesario suspender la aplicación de los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 del RENAT **hasta el 31 de diciembre de 2018**, en cuanto a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta esa fecha queda establecida **en doce (12) horas en un período de veinticuatro (24) horas.**

- **Remuneración**

Los transportistas gozan del derecho laboral a la remuneración mínima vital (RMV) ascendente para el en curso a 980 soles.

- **Beneficios sociales**

Gozan de los derechos de asignación familiar, gratificaciones, compensación por tiempo de servicios –CTS, vacaciones legales y utilidades

- **Seguridad y salud**

Los trabajadores tienen derecho a un seguro de vida a cargo de su empleador.

¿Régimen especial?

Actualmente la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral – SUNAFIL, fiscaliza cinco (05) regímenes especiales. Los cuales son: Régimen laboral pesquero, minero, de la micro y pequeña empresa, trabajadores del hogar y de construcción civil. Todos estos regímenes han sido establecidos como tales debido a las particularidades de cada labor. En atención al caso concreto y la necesidad de brindar una protección respecto a los transportistas que se desempeñan en el transporte interprovincial con una jornada compleja, acompañada de variantes de tiempo y espacio particulares, es necesario realizar un análisis y concluir si merece la pena una especial atención a esta actividad y merece ser llamado un régimen especial.

Es importante recalcar que el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC prohíbe que el conductor debe abstenerse de conducir, si muestra cansancio o si ha estado tomando medicamentos que puedan causarle efectos secundarios e inducirlo al sueño. Asimismo se establecen como reglas generales para el conductor:

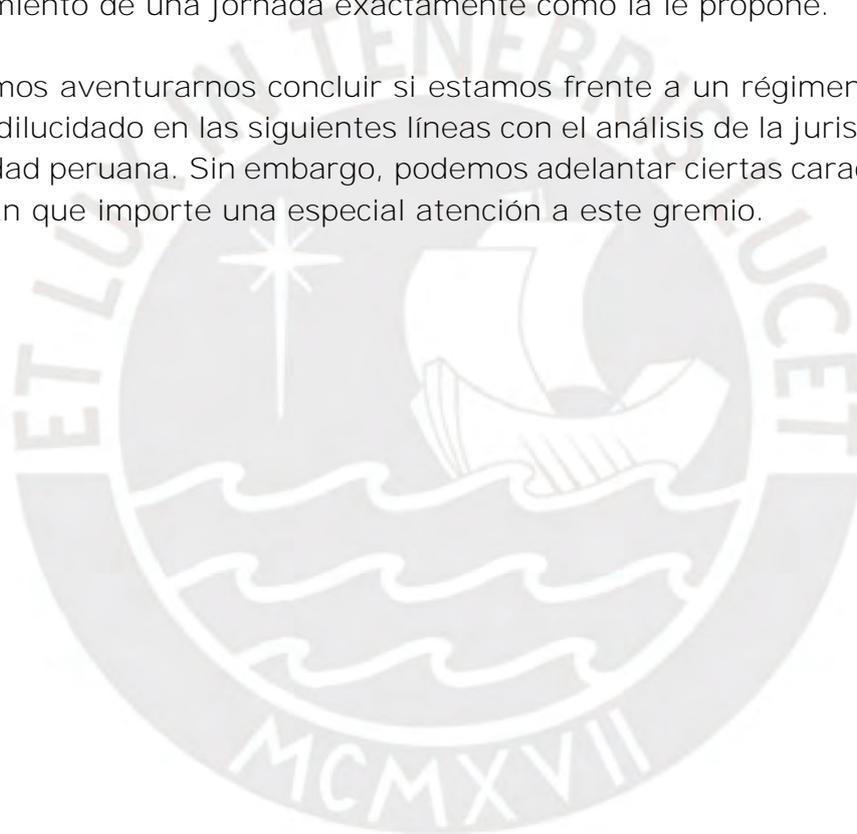
- a) Antes de ingresar a la vía pública:
 - Verificar que el vehículo que conduce se encuentra en adecuadas condiciones de seguridad y operativo para circular.
 - Verificar que el vehículo que conduce cuenta con un dispositivo de advertencia para casos de emergencia.

- b) En la vía pública:
 - Circular con cuidado y prevención.

Sobre el particular, el artículo 58° de la Constitución Política del Perú señala que nuestro régimen económico se ejerce dentro de una ***economía social de mercado***, que como subraya el Tribunal Constitucional, en la sentencia recaída en el Expediente N° 00034-2004-PI/TC, es representativa de los valores constitucionales de la libertad y la justicia y, por ende, es compatible con los fundamentos que inspiran a un Estado Social y Democrático de Derecho. En ésta imperan los principios de libertad y promoción de la igualdad material dentro de un orden democrático garantizado por el Estado.

En tal sentido, considerando que la actividad de transporte de servicio masivo de pasajeros, obedece a condiciones que alteran la salud del conductor, con una jornada interrumpida y en condiciones de riesgo laboral, creeríamos que estamos hablando de un gremio que merece especial protección y reconocimiento de una jornada exactamente como la le propone.

No podemos aventurarnos concluir si estamos frente a un régimen especial, ello será dilucidado en las siguientes líneas con el análisis de la jurisprudencia y la realidad peruana. Sin embargo, podemos adelantar ciertas características que harían que importe una especial atención a este gremio.



Capítulo II

2. Régimen especial del conductor de transporte terrestre interprovincial

En el desarrollo del presente Capítulo, aterrizaremos los conceptos de jornada laboral para el caso específico de los conductores de transporte interprovincial. Realizaremos un análisis de lo recogido por la doctrina y jurisprudencia nacional, se utilizarán fuentes de derecho como: sentencias del Tribunal Constitucional, doctrina nacional y extranjera.

2.1 Jornada

La jornada de trabajo es el tiempo que cada trabajador dedica a la ejecución del trabajo por el cual ha sido contratado. Se contabiliza por el número de horas que el empleado ha de desempeñar para desarrollar su actividad laboral dentro del período de tiempo de que se trate: días, semanas o años. Dicho concepto ha sido desarrollado en la parte de marco conceptual y en condiciones de trabajo en el presente trabajo de investigación.

2.1.1 La jornada de trabajo como derecho constitucional

Tal como se mencionó en el marco teórico conceptual, el concepto de jornada de trabajo previsto en la Constitución Política del Perú es de ocho (08) horas diarias o de cuarenta y ocho (48) horas semanales. Se entiende como horas semanales, aquellas comprendidas en un periodo de siete (07) días. Sin embargo, se puede establecer por Ley, Convenio o decisión unilateral del empleador, una jornada menor a la máxima legal.

El Tribunal Constitucional se ha referido en la sentencia recaída en el Expediente 4635- 2004-AA/TC¹⁰, *«Precisado ya el parámetro constitucional descrito sobre el cual se asienta la jornada laboral de ocho horas, el Tribunal Constitucional no puede dejar de destacar que las citadas disposiciones de los Tratados de Derechos Humanos, que deben ser aplicadas obligatoriamente para interpretar los derechos y libertades que la Constitución reconoce, se refieren al concepto de limitación razonable de las horas de trabajo. Es decir, si bien nuestra Constitución impone un máximo para la jornada de trabajo (diaria y semanal), tampoco obliga a que siempre y en todas las actividades laborales se establezca dicho máximo (8 horas diarias y 48 semanales), Piénsese, a modo de ejemplo, en amplios sectores de la administración pública y del sector privado que no llegan a trabajar 48 horas semanales, así como también en aquellas actividades*

¹⁰ Fundamento 16 Sentencia recaída en el Expediente 4635- 2004-AA/TC.

laborales que, por su esfuerzo físico, justifican una jornada menor a la máxima.» De lo expuesto se concluye que no existe obligación de que todas las actividades cumplan con la jornada de ocho horas, ya que ésta puede variar según el tipo de actividad que se realiza o la cantidad de esfuerzo físico que se necesita.

Por su parte, mediante la sentencia recaída en el Expediente 4635-2004-AA/TC¹¹, se menciona que *«El Tribunal Constitucional no comparte tal afirmación, según la cual el acuerdo de respetar la jornada de ocho horas, establecida en el artículo 22º del Convenio Colectivo celebrado por el demandante y el demandado para el período 2001 a 2007, es una mera «cláusula convencional declarativa». El derecho a la jornada de ocho horas diarias, reconocido y garantizado por la Constitución en su artículo 25.º, y en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, no es un enunciado declarativo e inane, mera declaración, (más aún cuando integra el estándar mínimo de derechos que el Estado Peruano se ha comprometido a respetar y garantizar), sino una disposición jurídica del más alto rango y cuya fuerza jurídica vincula no sólo a los poderes públicos y a la Administración, sino también a los particulares. Cuando las partes pactan respetar dicha jornada en un convenio colectivo que, conforme al inciso 2º del artículo 28º de la Constitución, tiene fuerza vinculante en el ámbito de lo concertado, en modo alguno se puede considerar que tales derechos no vinculen a las partes que celebraron tal convenio colectivo.»* Se puede deducir que el derecho a la jornada de ocho horas diarias es uno de los derechos que la Constitución del Perú, protege y garantiza; es de carácter imperativo.

En otra sentencia, el TC manifiesta que *«Es evidente que el ejercicio del derecho al descanso y al disfrute del tiempo libre guarda estrecha relación con la implantación de una jornada de trabajo razonable. Entonces, la de trabajo no puede ser un impedimento para el adecuado ejercicio del mencionado derecho o convertirlo en impracticable. Es válido por ello concluir, también, en que las jornadas atípicas deberán ser razonables y proporcionadas según el tipo de actividad laboral, a fin de que el derecho al descanso diario sea posible.»* por tanto, se concluye que debe existir razonabilidad y proporcionalidad en la implantación de las jornadas atípicas según la actividad laboral para permitir el desarrollo de los derechos al descanso y al disfrute del tiempo libre. Por tanto, mediante la sentencia recaída en el expediente N° 03287-2012-PA/TC¹², se expone que si bien el empleador está facultado para introducir cambios o modificar turnos días u horas de trabajo, así como para establecer la forma y modalidad de la prestación de las labores en razón a las necesidades del centro de trabajo,

¹¹ Fundamento 18 de la Sentencia recaída en el Expediente 4635-2004-AA/TC de fecha 15 de abril de 2004.

¹² Sentencia recaída en el Expediente N° 03287-2012-PA/TC, de fecha 15 de diciembre de 2015.

también es cierto que esta facultad debe darse dentro de criterios de razonabilidad.

En tal sentido, de la lectura conjunta de dicha selección de sentencia se puede arribar a las siguientes interpretaciones de la jornada laboral a la luz del Tribunal Constitucional:

- a. No existe obligación de que todas las actividades laborales cumplan estrictamente con la jornada de ocho horas, ya que dependiendo de la actividad, o el esfuerzo físico que se necesita, la jornada laboral puede variar y disminuirse a favor del trabajador.
- b. El derecho a la jornada de ocho horas diarias, reconocido y garantizado por la Constitución y en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, no es un enunciado declarativo e inane, mera declaración, sino una disposición jurídica del más alto rango y cuya fuerza jurídica vincula no sólo a los poderes públicos y a la Administración, sino también a los particulares.
- c. Debe existir razonabilidad y proporcionalidad en la implantación de las jornadas atípicas según la actividad laboral para permitir el desarrollo de los derechos al descanso y al disfrute del tiempo libre.

2.1.2 La jornada como elemento del contrato de trabajo en el caso de los trabajadores conductores

La Ley General del Trabajo menciona que por definición mediante el contrato de trabajo, el trabajador se obliga a prestar personalmente servicios para un empleador, bajo su subordinación, a cambio de una remuneración¹³. Por objeto se entiende que pueden ser objeto del contrato de trabajo toda clase de servicios materiales o intelectuales, siempre que no sean contrarios al orden público y a las buenas costumbres¹⁴.

Respecto a las condiciones generales de trabajo y en específico a la jornada como elemento del contrato de trabajo; la Ley menciona que la jornada de trabajo es el tiempo durante el cual el trabajador presta el servicio contratado con el empleador. Integran dicha jornada los periodos de inactividad requeridos por la prestación contratada¹⁵.

¹³ Artículo 1 de la Ley General del Trabajo

¹⁴ Artículo 1 de la Ley General del Trabajo

¹⁵ Artículo 255 de la Ley General del Trabajo

En cuanto a la jornada de conducción, conforme el numeral 30.7 del artículo 37° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, publicado el veintidós de abril de dos mil nueve, se entiende la misma como el tiempo dedicado a dicha tarea durante el tiempo de circulación del vehículo, en tal sentido el tiempo de descanso no puede considerarse como labor efectiva.

2.1.3 Tratamiento jurisprudencial de la jornada de los trabajadores conductores

Con fecha 09 de octubre de 2016 la Sala Suprema resolvió la Casación N° 9850-2014 La Libertad, en el caso materia de análisis, el trabajador demandante fue contratado como chofer de una camioneta para una empresa y su labor consistía en trasladar a ingenieros a diferentes zonas, por lo que tenía que realizar viajes de acuerdo con las órdenes de la entidad empleadora. Según el trabajador, su horario de trabajo era de 7:00 u 8:30 horas hasta las 18:00 horas, sin haber logrado demostrar la generación de horas extras. Para el supremo tribunal, por ser chofer de camioneta, aquel trabajador tiene lapsos de inactividad o períodos de descanso o espera y, por ende, no está sujeto a la jornada máxima de trabajo.

Bajo este razonamiento de la máxima instancia judicial, Brian Avalos Rodríguez¹⁶, consideró que incluso si un trabajador como aquel acreditara haber efectuado labores prolongadas por un tiempo mayor a la jornada establecida por la empresa, no le corresponderá el pago de horas extras, toda vez que a razón de la naturaleza de sus funciones, y por mandato de la ley, se encuentra excluido de la jornada laboral máxima legal. El fallo del supremo tribunal es relevante, pues confirma que a los choferes de camioneta o puestos similares no les corresponde el pago de horas extras, en la medida en que se acredite que tienen lapsos de inactividad durante su prestación de servicios. Así, son irrelevantes las horas laboradas, pues están excluidos de la jornada máxima legal de 8 horas diarias o 48 horas semanales.

Con fecha 15 de diciembre de 2015 el Tribunal Constitucional declaró que si bien el empleador está facultado para introducir cambios o modificar turnos días u horas de trabajo, así como para establecer la forma y modalidad de la prestación de las labores en razón a las necesidades del centro de trabajo, también es cierto que esta facultad debe darse dentro de criterios de razonabilidad, máxime en la resolución aclaratoria emitida en el Expediente N° 4635-2004-AA.

En la sentencia recaída en el expediente N° 04539-2012-PA/TC de fecha 20 de junio de 2017, el Tribunal Constitucional se pronuncia respecto de la irrenunciabilidad de derechos a propósito de las jornadas en días feriados no

¹⁶ Portal web del Diario Oficial "El Peruano". Revisado con fecha 15 de noviembre de 2018.
<https://elperuano.pe/noticia-chofer-personal-no-tiene-jornada-maxima-trabajo-47310.aspx>

laborables. En principio, es necesario enfatizar que la Constitución reconoce a favor de los trabajadores a no renunciar a sus derechos laborales constitucionales y legales, e identifica con el goce efectivo del descanso físico y el pago de la sobretasa que regulan los artículos 5 y 9 del Decreto Legislativo 713. Sobre el referido principio, el Tribunal, ha manifestado:

[el principio de irrenunciabilidad de derechos de los trabajadores] hace referencia a la regla de no revocabilidad e irrenunciabilidad de los derechos reconocidos al trabajador por la Constitución y la ley [...] En ese sentido, de conformidad con lo establecido en el artículo V del Título Preliminar del Código Civil, la renuncia a dichos derechos sería nula y sin efecto legal alguno. Así, conforme se desprende de lo previsto en el inciso 2) del artículo 26 de la Constitución, la irrenunciabilidad sólo alcanza a aquellos [...] derechos reconocidos por la Constitución y la ley'. No cubre, pues, a aquellos provenientes de la convención colectiva de trabajo o la costumbre. Por otro lado, debe precisarse que un derecho de naturaleza laboral puede provenir de una norma dispositiva o taxativa. En ese contexto, la irrenunciabilidad es sólo operativa en el caso de la segunda. [...] la norma taxativa es aquella que ordena y dispone sin tomar en cuenta la voluntad de los sujetos de la relación laboral. En ese ámbito, el trabajador no puede 'despojarse', permutar o renunciar a los beneficios, facultades o atribuciones que le concede la norma. [...] el principio de irrenunciabilidad de derechos es justamente el que prohíbe que los actos de disposición del trabajador, como titular de un derecho, recaigan sobre normas taxativas, y sanciona con la invalidez la transgresión de esta pauta basilar. La irrenunciabilidad de los derechos laborales proviene y se sujeta al ámbito de las normas taxativas que, por tales, son de orden público y con vocación tuitiva a la parte más débil de la relación laboral. (Sentencia 0008-2005-AI/TC; fundamento 24).

Asimismo, en dicha sentencia el Tribunal concluye que no cabe duda que el empleador se encuentra facultado para regular los turnos laborales a los que se encuentra sujeto su personal a cargo; sin embargo, dicha facultad debe ser ejercida de conformidad con el marco jurídico constitucional que exige el respeto de los derechos laborales.

2.1.4 Tratamiento de los trabajadores conductores a nivel internacional

Caso argentino

En Argentina se ha establecido un control en el transporte de pasajeros y de cargas en el territorio nacional¹⁷. Para ello, se han celebrado distintos convenios con las fuerzas de seguridad (Gendarmería Nacional, Prefectura Naval y Policía Federal Argentina) y los aplicamos según sean las características del operativo de control.

La fiscalización de los vehículos de pasajeros comprende:

- Micros interurbanos nacionales e internacionales
- Colectivos urbanos de jurisdicción nacional (líneas 1 a 199)
- Micros de turismo nacional e internacional
- Combis
- Vehículos clandestinos

Se realiza un control previo de la documentación requerida por cada tipo de transporte como licencias, descansos correspondientes y control de alcoholemia. De resultar satisfactorio, los fiscalizadores informan a los pasajeros que la unidad se encuentra habilitada para dar el servicio. Por el contrario, si el fiscalizador detecta irregularidades en la unidad, actuará según la gravedad de la misma, según el manual de fiscalización, pudiendo retirar del servicio la unidad o incluso ordenar su retención.

Es interesante el control psicofísico que se realiza a conductores, debido a que en este país se han establecido instancias para atender la salud de los choferes. Cuentan con ocho unidades de control psicofísico (UCP) a conductores fijas en los siguientes puntos: Retiro, Bahía Blanca, Córdoba, Corrientes, La Pampa, Mendoza, Neuquén y Tucumán; 1 unidad móvil en el Área Metropolitana de Buenos Aires, y 2 itinerantes en Bariloche y La Plata.

En las UCP se realiza controles a conductores previo al inicio del viaje, que incluyen el control de presión arterial, auscultación cardíaca, oximetría, agudeza visual, control de alcoholemia y sustancias psicoactivas y un test psicológico de atención y concentración.

¹⁷ Página Web del Ministerio de Transporte del Gobierno Nacional de Argentina. "Controles al sector automotor". Revisado con fecha 13 de noviembre de 2018. En el siguiente enlace web: <https://www.argentina.gob.ar/cnrt/controles>

Caso chileno

De conformidad con lo establecido en el artículo 25 bis del Código del Trabajo, la jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana es de 180 horas mensuales, la que no puede distribuirse en menos de veintiún días, y el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no es imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajusta al acuerdo de las partes.

Según el Ministerio de Trabajo del Gobierno de Chile¹⁸ el personal tiene derecho a un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas. La norma legal establece que el trabajador en ningún caso puede manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales debe tener un descanso cuya duración mínima debe ser de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tiene derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima es de 24 minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación debe ser cumplida en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública.

Finalmente, la norma legal establece que el camión debe contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo del vehículo. Por otra parte, debe tenerse presente que si el viaje o trayecto es de un tiempo superior a cinco horas, el empleador deberá disponer de la dotación necesaria de conductores, pues deberá trabajar en turnos laborales. En este caso, y tomando como referencia un período de veinticuatro horas, el tiempo máximo de conducción acumulable por chofer, sumados sus turnos laborales, será de doce horas.

Caso colombiano

La problemática del sector transporte en Bogotá realmente es muy compleja; se tienen turnos demasiado extensos los cuales se denominan turnos discontinuos o partidos, durante estos turnos no se puede realizar ninguna otra labor. *"No podemos dedicarles tiempo a nuestras familias. Salimos muy temprano de nuestras casas y regresamos muy tarde, esta problemática afecta también a la ciudadanía ya que esta es una de las raíces del mal servicio que presta hoy en día el SITP, dado que el cansancio de los operadores influye en el servicio que se presta, muchas veces se presentan casos de accidentes en el sistema y se ha comprobado, que en ocasiones, es por micro sueños que sufren los conductores"*, resalta Cepeda.

¹⁸ Artículo de consulta "¿Cuál es la jornada de trabajo y descansos de los choferes de vehículos terrestre interurbana?" elaborado por la **Dirección del Trabajo, Gobierno de Chile con fecha abril del año 2018. Consulta realizada el 15 de noviembre de 2018** <http://www.dt.gob.cl/portal/1628/w3-article-60075.html>

Si bien el Transmilenio tiene dentro de sus condiciones de trabajo para las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros, una jornada laboral de no más de 4 horas al volante, lo que en algunos casos se está evidenciando, como mecanismo de cumplimiento, es el de los turnos partidos, lo que generan mayor cansancio en los trabajadores. Según el abogado laboralista Carlos Guarnizo del Centro de Solidaridad, frente a esta problemática, el Artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo, establece que la jornada laboral es de ocho horas diarias, así mismo el artículo 167 del CST, indica que esa jornada debe realizarse por lo menos en dos secciones de trabajo y que entre dichas secciones debe haber un periodo de descanso para los trabajadores.

En algunas actividades, como en el caso de los conductores, se ha observado que las empresas han confundido ese periodo de descanso con otra figura que se llama Disponibilidad Laboral, y es que entre la primera sección de trabajo y la segunda vemos que hay un periodo de descanso que puede ir entre una, dos, cuatro, hasta seis horas en algunos casos, este lapso tan extendido de tiempo no puede entenderse como el periodo de descanso de los trabajadores, más aun cuando en este intervalo de tiempo se le imposibilita al trabajador un descanso real porque no hay traslados sin cargo económicos adicionales; es decir, no hay libertad del manejo de ese tiempo por parte del trabajador.

La jurisprudencia colombiana señala, acerca de la disponibilidad laboral, que cuando el trabajador no tiene la posibilidad de manejar con libertad absoluta ese periodo de tiempo o cuando no tiene la autonomía sobre la administración **de su tiempo "libre" , ese tiempo es imputable a la jornada de trabajo, sin embargo, los empleadores lo están interpretando de manera errónea, de modo tal que están incorporando ese tiempo a la jornada de descanso, lo que conlleva a la amplitud de la jornada laboral, es así, como ahora tenemos trabajadores que no laboran ocho horas diarias sino doce horas o quince horas, sin que se les pague ese excedente de tiempo, a partir de esta compleja situación se empieza a abrir el debate para generar una propuesta que garantice el pago correspondiente al tiempo de disponibilidad laboral**¹⁹.

La Corte Suprema de Justicia Sala Laboral de Colombia se ha pronunciado indicando por ejemplo, que la jornada de los conductores está determinada no solo por las horas que están al frente del timón, sino, adicionalmente por el tiempo que están disponibles, tanto para el empleador como para el dueño del vehículo.

¹⁹ Portal web del Centro de Atención Laboral del Gobierno Colombiano, material revisado con fecha 12 de noviembre de 2018 en el siguiente enlace web: <http://calcolombia.co/publicaciones/cronicas-del-cal/incumplimiento-la-disponibilidad-parte-la-jornada-laboral/>

2.1.5 Análisis sobre la jornada de trabajadores conductores

El trabajo en sobre tiempo puede definirse como aquellas horas trabajadas excediendo la jornada legal u ordinaria de existente en un centro de labores y por lo cual su remuneración merece un tratamiento especial, vale analizar si, ¿nos encontramos frente a un trabajo de sobretiempo?

Al respecto, los artículos 23° y 25° de la Constitución Política del Perú, disponen lo siguiente:

"(...) Artículo 23.- (...)

Nadie está obligado a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento (...)

Artículo 25.- Jornada ordinaria de trabajo

La jornada ordinaria de trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales, como máximo. En caso de jornadas acumulativas o atípicas, el promedio de horas trabajadas en el período correspondiente no puede superar dicho máximo.

Los trabajadores tienen derecho a descanso semanal y anual remunerados. Su disfrute y su compensación se regulan por ley o por convenio (...)".

El Convenio N° 1 de la OIT (Convenio sobre las horas de trabajo (industria), 1919), aprobado por Resolución Legislativa N° 10195, ratificado por el Perú el ocho de noviembre de mil novecientos cuarenta y cinco, ha establecido:

"(...) Artículo 2 En todas las empresas industriales públicas o privadas, o en sus dependencias, cualquiera que sea su naturaleza, con excepción de aquellas en que sólo estén empleados los miembros de una misma familia, la duración del trabajo del personal no podrá exceder de ocho horas por día y de cuarenta y ocho por semana, salvo las excepciones previstas a continuación (...).

Artículo 5

1. En los casos excepcionales en que se consideren inaplicables los límites señalados en el artículo 2, y únicamente en dichos casos, los convenios celebrados entre las organizaciones patronales y las organizaciones obreras, en que se fije el límite diario de las horas de trabajo basándose en un período de tiempo más largo, podrán tener fuerza de reglamento si el gobierno, al que deberán comunicarse dichos convenios, así lo decide.

2. La duración media del trabajo, calculada para el número de semanas determinado en dichos convenios, no podrá en ningún caso exceder de cuarenta y ocho horas por semana (...)".

El artículo 1° del Decreto Supremo N° 007-2002-TR, publicado el cuatro de julio de dos mil dos, señala textualmente:

"(...) La jornada ordinaria de trabajo para varones y mujeres mayores de edad es de ocho (8) horas diarias o cuarenta y ocho (48) horas semanales como máximo.

Se puede establecer por Ley, convenio o decisión unilateral del empleador una jornada menor a las máximas ordinarias.

(...)".

Por tanto, vale preguntarnos si, ¿el tiempo en el que efectivamente los conductores de transporte interprovincial se encuentra disponible dentro de la unidad de transporte (pero no realiza la labor de conducción del vehículo), contaría como jornada laboral, o se trataría de un sobretiempo no remunerado?

Como se ha repasado, la doctrina nacional e internacional prohíbe el sobretiempo no remunerado y en líneas precedentes se mencionó la postura del Tribunal Constitucional referido a la irrenunciabilidad de derechos laborales y se pronunció respecto al trato justo y equitativo que debían realizar las empresas contratistas con la asignación de jornadas laborales a los conductores de transporte masivo. No obstante ¿la doctrina, jurisprudencia y base legal, se aplica a la realidad de los conductores de transporte masivo?

Para ello, en el siguiente capítulo analizaremos cifras y testimonios que busquen dilucidar la problemática de la jornada laboral de este gremio

2.2 Seguridad y salud

2.2.1 Protección de la vida y salud en la relación laboral

La seguridad y la salud son obligaciones que los empleadores deben promover y garantizar, tanto en empresas públicas como privadas. Algunas obligaciones del empleador con los trabajadores, son las siguientes:

- Garantizar la seguridad y salud de los trabajadores dentro del centro laboral o con ocasión de su trabajo.
- Desarrollar acciones con el fin de mejorar la protección de la vida, salud e integridad de los trabajadores.
- Implementar medidas de prevención de riesgos laborales al identificar los puntos vulnerables.
- Efectuar conforme a ley los aportes que les correspondan a los sistemas de seguridad social a los que estén afiliados los trabajadores

En el caso materia de análisis, se busca incentivar una mejor producción y desempeño laboral de los trabajadores del sector transporte interprovincial. Por tanto, la consigna debe ser aplicar un plan de salud ocupacional en la empresa, para mejorar las condiciones laborales de los empleados y así

garantizar su seguridad. En consecuencia, bajo esas condiciones los empleados se sentirán más protegidos, cuidados y motivados, lo que derivará en una mayor productividad para la compañía.

2.2.2 Seguridad y salud para los conductores de transporte terrestre

Debido a la particularidad de la profesión, los conductores de transporte terrestre están expuestos a condiciones complicadas laborales. Debido a que durante su jornada laboral están casi todo el tiempo en forma sedente, pero en continua tensión, expuesto a constantes ruidos, vibraciones, malas posiciones y malos tratos a veces de otros conductores como también de los pasajeros que transporta.

Los ruidos de la calle o de la ruta pueden producir alteraciones de su aparato auditivo y las vibraciones pueden afectar su columna vertebral. Las malas posiciones pueden producir alteraciones de la misma y, por tanto, un cambio de presiones en los discos intervertebrales, que se pueden traducir en dolor e impotencia funcional o hernias de disco. A veces este puesto de trabajo se realiza en un espacio reducido que no reúne las condiciones para realizar el trabajo con cierto confort, y además en el interior del vehículo hay continuos cambios de temperatura por la entrada y salida de pasajeros.

En conclusión, el lugar y el puesto de trabajo, son generadores de patologías y enfermedades profesionales diversas, que es necesario tener en cuenta, a la hora de valorar la salud de estos trabajadores.

Entre los principales problemas de salud a los que son expuestos los conductores de los transportes interprovinciales son los siguientes:

a. Cansancio y fatiga

La mayoría de los choferes, tienen largas jornadas de trabajo que van desde las 12 horas a las 14 diarias, llegando incluso algunos a realizar 16 horas de trabajo al día. Estas largas jornadas condicionan la manera de organizarse su vida familiar y social.

b. Estrés

Debemos tener en cuenta que es una tarea que lleva una gran carga mental, traducida por la suma de tensiones inducidas en una persona por las exigencias del trabajo que realiza.

c. Ruidos y vibraciones

La hipoacusia, es una de las secuelas del ruido al que están expuestos, ya que éste proviene tanto de la ciudad como del propio vehículo. Las otitis también son frecuentes por el uso inadecuado de las ventanillas.

d. Riesgos ergonómicos

Las principales lesiones que puede padecer un chofer son las lumbalgias y alteraciones músculo esqueléticas por discopatías, giros y flexiones de la columna por la postura sedente en que se realiza su trabajo. Las articulaciones y piernas pueden sufrir por la misma razón, giro, torsiones, extensiones de forma repetitiva durante demasiadas horas.

2.2.3 Estado actual

Actualmente, las empresas de transporte interprovincial son fiscalizadas por la Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, Omar Narrea, especialista en estudios de transporte, menciona que en cualquier fin de semana largo, la cantidad de buses interprovinciales fácilmente se triplica y ello genera una gran congestión que se agrava por buses gigantes (dos pisos) que innecesariamente tienen que circular por las vías urbanas más importantes de la ciudad²⁰. Debemos recordar que la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la que se incentiva la libre competencia entre los prestadores del servicio de transporte terrestre, permite que cada empresa de transporte tenga su propio terminal. Por tanto, dicha libertad en el mercado más la constante necesidad de transporte de los usuarios, produce que las empresas dedicadas a este rubro proliferen en la actualidad.

Sin embargo, con la proliferación de diversas empresas dedicadas a este rubro, también se encuentra la necesidad de contratar masivamente a conductores especializados, que en la mayoría de los casos, terminan aceptando condiciones laborales precarias. Tal es el caso de los conductores de transporte interprovincial que denuncian trabajar hasta 18 horas diarias²¹, El secretario general de la Asociación Nacional de Choferes Interprovinciales de Pasajeros, Óscar Portilla Castillo, exigió a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) fiscalizar que los pilotos de las unidades de transporte cumplan con descansar debidamente antes de emprender su viaje. ***“Los accidentes de ómnibus interprovinciales***

²⁰ Diario Gestión “Cifras de viajar en bus interprovincial” revisado con fecha 15 de noviembre de 2018. Visto en: <https://gestion.pe/economia/estresantes-cifras-viajar-bus-interprovincial-resolver-caos-231812>

²¹ Diario La República “Conductores de ómnibus interprovinciales trabajan hasta 18 horas diarias” revisado con fecha 16 de noviembre de 2018, en el siguiente enlace web: <https://larepublica.pe/archivo/870077-conductores-de-omnibus-interprovinciales-trabajan-hasta-18-horas-diarias>

se deben en un 90% al cansancio de los choferes. Aquí no hay falla mecánica, sino humana, y eso es responsabilidad de las empresas de transporte que no dan el descanso reglamentario a sus pilotos. Todas las empresas que operan en La Libertad y el país cometen esa infracción", reveló



Capítulo III

Régimen especial del conductor de transporte terrestre interprovincial

Según el artículo 5° del Decreto Supremo N° 007-2002-TR, debemos precisar que esta norma dispone lo siguiente:

"(...) No se encuentran comprendidos en la jornada máxima los trabajadores de dirección, los que no se encuentran sujetos a fiscalización inmediata y los que prestan servicios intermitentes de espera, vigilancia o custodia".

Quinto.- Conforme el citado artículo no están comprendidos en la jornada ordinaria de trabajo los que prestan servicios intermitentes, es decir, aquellos trabajadores que regularmente prestan servicios efectivos de manera alternada con lapsos de inactividad, definición que prevé el literal b) del artículo 10° del Decreto Supremo N° 008-2002-TR.

Tal como se puede apreciar este grupo de trabajadores se encuentran legalmente excluidos de la jornada máxima de trabajo, por lo que no configurándose legalmente la jornada de sobretiempo no existe obligación de efectuar pago alguno al respecto.

Toyama²² menciona al respecto que, *"Los trabajadores sujetos a jornadas intermitentes de espera (...), tienen importantes lapsos de inactividad con prestaciones de servicios discontinuas. En estos casos, no hay trabajo en sobretiempo en la medida que los trabajadores tienen periodos de inactividad laboral con otros de laboralidad (inclusive, puede darse el caso de que no se presten los servicios contratados en un día) (...)"*.

3.1 ¿Es necesario un régimen especial?: derecho a la igualdad y tratamiento de los diferentes

Teniendo en consideración lo desarrollado en el primer y segundo capítulo del presente trabajo y la necesidad de contar con espacios de efectivo descanso en la jornada laboral de los trabajadores dedicados al servicio de transporte interprovincial, desarrollaremos lo que la doctrina ha expuesto respecto del derecho – principio de igualdad ante la Ley y tratamiento de los diferentes-

La igualdad ante la Ley se refiere tal como lo ha precisado el Tribunal Constitucional español *"a la igualdad jurídica o igualdad ante la ley (que) no comporta necesariamente una igualdad material o igualdad económica real y*

²² TOYAMA MIYAGUSUKU, Jorge. Instituciones del Derecho Laboral. Gaceta Jurídica S.A., Segunda edición, Lima, 2005, p. 444.

efectiva. Significa que a los supuestos de hecho iguales han de serles aplicadas unas consecuencias jurídicas que sean iguales también y que para introducir diferencias entre los supuestos de hecho tiene que existir una suficiente justificación de tal diferencia que aparezca, al mismo tiempo, como fundada y razonable de acuerdo con criterios y juicios de valor generalmente aceptados”

Según EGUIGUREN²³, el derecho subjetivo a obtener un trato igual pretende evitar los privilegios y las desigualdades arbitrarias. En tal sentido, EGUIGUREN citando a Fernández Segado, expone que: *"no estamos, consecuentemente, ante el derecho a ser igual que los demás, sino a ser tratado de la misma forma que los demás, lo que evidentemente es distinto"*²⁴.

Respecto al derecho a la igualdad en la Constitución Peruana de 1993, que reconoce la igualdad ante la ley de hombres y mujeres. EGUIGUREN, menciona lo siguiente: *"no todo trato distinto o desigual conlleva necesariamente vulneración a la regla de la igualdad o configura una discriminación, la tarea medular es determinar cuándo algunas diferenciaciones o exclusiones resultan inadmitidas, por carecer de justificación razonable o de proporcionalidad, deviniendo -entonces- en arbitrarias"*.

A criterio de GARCÍA MORILLO la cláusula de igualdad ante la ley no impide otorgar -en determinadas circunstancias y bajo ciertos supuestos un trato desigual, siempre que se den las siguientes condiciones: *"En primer lugar, que los ciudadanos o colectivos se encuentren efectivamente en distinta situación de hecho; en segundo lugar, que el trato desigual que se les otorga tenga una finalidad; en tercer lugar, que dicha finalidad sea razonable, vale decir, admisible desde la perspectiva de los preceptos, valores y principios constitucionales; en cuarto lugar, que el supuesto de hecho (esto es, la diferencia de situación, la finalidad que se persigue y el trato desigual que se otorga) sean coherentes entre sí o, lo que es lo mismo, guarden una racionalidad interna; en quinto lugar, en fin, que esa racionalidad sea proporcionada, de suerte que la consecuencia jurídica que constituye el trato desigual, no guarde una absoluta desproporción con las circunstancias de hecho y la finalidad que la justifican"*.

En tal sentido, si concurren estas circunstancias, el trato desigual será admisible y por ello constitutivo de una diferenciación constitucionalmente

²³ EGUIGUREN, Francisco. "Principio de igualdad y derecho a la no discriminación" En: Revista Ius Et Veritas N° 66 PUCP, Lima .p. 64.

²⁴ Cfr. FERNÁNDEZ SEGADO, Francisco. El principio de igualdad jurídica y la no discriminación por razón de sexo en el ordenamiento constitucional español. En: Derechos humanos de las mujeres. Varios autores. Lima: Movimiento Manuela Ramos, 1996.

legítima; en otro caso, el otorgar un trato desigual resultará una discriminación vetada por la Constitución²⁵

3.2 Propuesta: régimen especial de los conductores terrestres

Nuestra propuesta es balancear; a raíz de las características propias de la jornada laboral de los transportistas dedicados al sector interprovincial, si efectivamente estamos tratando condiciones que justifiquen un trato desigual ante la Ley, y con ello, se constituya un régimen especial a favor de los trabajadores que les permita gozar de un especial reconocimiento de descanso en su jornada laboral.

Como se ha evaluado en líneas anteriores, la seguridad vial es uno de los objetivos de las autoridades competentes y es un pilar a considerar para luchar contra el alto índice de accidentes en las carreteras peruanas. Ante ello, la carencia de áreas de descanso adecuadas para los transportistas (que no estén ejerciendo su jornada laboral) es fundamental. Como hemos repasado, cada unidad de transporte conduce dos transportistas que son turnados para ejercer la labor de conducción del transporte interprovincial. Sin embargo, luego de que un conductor acabó con su jornada no goza efectivamente de su tiempo libre a su propia disposición, sino que debe esperar en el asiento del copiloto o en algunas ocasiones en algún espacio acondicionado en el transporte, hasta que el trayecto haya culminado y éste pueda gozar del tiempo disponible.

Frente a dicho escenario, ¿podemos hablar de un efectivo goce de su tiempo fuera de su horario de trabajo? La respuesta es negativa. El conductor queda sujeto a la finalización de la ruta terrestre, para que una vez llegado al destino, recién pueda hacer uso de su tiempo libre.

3.2.1 Implementación de sistema de aportes con fines de descanso

¿Es posible implementar un mecanismo que efectivizaría un manejo real del tiempo libre luego de la jornada laboral de los conductores de transporte terrestre? La respuesta es sí. Se propone incluir en las carreteras estaciones de descanso efectivo.

Sin embargo, ¿a quién le compete elaborar dichas zonas de descanso?, como sabemos, es tarea del Estado resguardar la seguridad vial, y para ello, sería viable que la implementación de zonas de descanso de los conductores como tutela de los derechos laborales de los trabajadores avocados durante largas

²⁵ GARCIA MORILLO, Joaquín. La cláusula general de igualdad. En: Autores varios, **Derecho Constitucional. Valencia ,1991. p.144.** En: EGUIGUREN, Francisco. "Principio de igualdad y derecho a la no discriminación" En: Revista Ius Et Veritas N° 66 PUCP, Lima.

jornadas laborales en el servicio interprovincial. No obstante, ¿sigue siendo tarea del Estado, la tutela efectiva de dicho descanso o estamos hablando de una obligación por parte del empleador de efectivizar las condiciones adecuadas para que sus trabajadores puedan efectuar un descanso real?

Recordemos que el empleador tiene la obligación de cumplir la legislación vigente y los acuerdos en vigor. Tratar al trabajador de forma igualitaria, con independencia del origen, las creencias, el género, la edad o la adscripción política de éste. Velar por la seguridad y la salud laboral del trabajador. Por tanto, somos de la idea de que efectivamente, el empleador es el agente obligado a la construcción de estaciones de efectivo descanso en la carretera para que el conductor de transporte interprovincial pueda gozar de un real descanso y uso efectivo de su tiempo libre.

En Perú existe un antecedente de habilitación de zonas de descanso en la carretera, y esta fue realizada por la empresa Sodimac en el año 2016 para evitar los accidentes en la Panamerica Sur²⁶.

4. Conclusiones

- Existe un aproximado de 120 empresas dedicadas al servicio de transporte interprovincial. Todas ellas ocupan a conductores que realizan tramos interprovinciales y que pasarían por la difícil labor de no efectivizar, luego de su jornada laboral, un descanso efectivo mediante el cual gocen de un efectivo descanso.
- Resulta necesario el reconocimiento de un régimen especial a los transportistas de tramos interprovinciales, toda vez que la naturaleza de su profesión lo exige, el alto riesgo en las carreteras y el nivel de concentración.
- Resulta necesario que exista voluntad política por parte de los organismos del Estado para que se reconozca el régimen especial al conductor de tramos interprovinciales, que por su naturaleza, está expuesto a una jornada de difícil descanso, exposición al peligro y que le exige una concentración máxima. Para que pueda generarse la obligación en el empleador, de edificar descansos por berma que le permitan al trabajador disponer efectivamente de su tiempo libre para descanso, recreación o diversas actividades de elección personal.

²⁶ Noticia revisada con fecha 24 de noviembre de 2018. Link de la publicación: <https://publimetro.pe/actualidad/noticia-panamericana-sur-habilitan-sitios-descanso-plena-carretera-42376>

- Es deber del Estado convocar a las organizaciones de trabajadores de conductores de tramos interprovinciales, recopilar experiencias tanto desde la mirada empresarial como sindical para que se puedan implementar lugares donde los conductores puedan satisfacer todas sus necesidades y garantizar su resguardo a la salud e integridad física, psicológica y desarrollo de su tiempo libre en general.



Bibliografía

EGUIGUREN, Francisco. "Principio de igualdad y derecho a la no discriminación" En: Revista Ius Et Veritas N° 66 PUCP, Lima .p. 64.

FERNÁNDEZ SEGADO, Francisco. El principio de igualdad jurídica y la no discriminación por razón de sexo en el ordenamiento constitucional español. En: Derechos humanos de las mujeres. Varios autores. Lima: Movimiento Manuela Ramos, 1996.

GARCIA MORILLO, Joaquín. La cláusula general de igualdad. En: Autores varios, Derecho Constitucional. Valencia ,1991. p.144. En: EGUIGUREN, Francisco. "Principio de igualdad y derecho a la no discriminación" En: Revista Ius Et Veritas N° 66 PUCP, Lima.

Noticia "Impiden a choferes conducir más de 5 horas consecutivas para evitar tragedias en Semana Santa "revisada con fecha 18 de octubre de 2018. <https://larepublica.pe/sociedad/865037-impiden-choferes-conducir-mas-de-5-horas-consecutivas-para-evitar-tragedias-en-semana-santa>

Noticia "Transporte urbano es el segundo problema que más afecta a los limeños". Revisada con fecha 17 de octubre de 2018. <https://vital.rpp.pe/salud/el-transporte-urbano-es-el-segundo-problema-que-mas-afecta-a-los-limenes-noticia-1121564>

Noticia en el diario de circulación nacional "La República". "Conductores de ómnibus interprovinciales trabajan hasta 18 horas diarias". Revisado con fecha 19 de octubre de 2018. Visto en: <https://larepublica.pe/archivo/870077-conductores-de-omnibus-interprovinciales-trabajan-hasta-18-horas-diarias>

Observatorio "Lima como vamos" encuesta publicada en el año 2016. Fecha de revisión 17 de octubre de 2018, en el siguiente enlace web: <https://www.limacomovamos.org/movilidad-y-transporte/>

Orbezo Salas, Gian Carlo. "La verdad del transporte interprovincial" Revisada con fecha 17 de octubre de 2018." Visto en: <http://www.perupolitico.com/?p=553>

Página Web del Ministerio de Transporte del Gobierno Nacional de Argentina. "Controles al sector automotor". Revisado con fecha 13 de noviembre de 2018. En el siguiente enlace web: <https://www.argentina.gob.ar/cnrt/controles>

Portal web del Centro de Atención Laboral del Gobierno Colombiano, material revisado con fecha 12 de noviembre de 2018 en el siguiente enlace web: <http://calcolombia.co/publicaciones/cronicas-del-cal/incumplimiento-la-disponibilidad-parte-la-jornada-laboral/>

REY DE CASTRO, Jorge. "Conductores somnolientos en las carreteras del Perú: hallazgos y propuestas" visto en:

<http://www.upch.edu.pe/vrinve/dugic/revistas/index.php/RMH/article/view/1069/1036>

Rey de Castro J, Gallo J, Loureiro H. Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de tránsito en el Perú: estudio cuantitativo. Rev Panam Salud Pública 2004; 16(1): 11-8.

TOYAMA MIYAGUSUKU, Jorge. Instituciones del Derecho Laboral. Gaceta Jurídica S.A., Segunda edición, Lima, 2005, p. 444.

