

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DEL PERÚ

"La seguridad y salud en el trabajo en los operadores del transporte urbano regular de pasajeros. Propuesta normativa".

Tesis para optar el grado de Magíster en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

AUTOR

LEYLA MERINO MERINO

ASESOR

GUILLERMO MARTÍN BOZA PRÓ

LIMA- PERU

2015

RESUMEN

El desarrollo del presente trabajo constituye un acercamiento hacia las condiciones laborales de los operadores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana (cobradores y conductores), para de esa manera observarlos y, aplicando el correspondiente análisis legal de su situación laboral y del estado de la seguridad y salud en el trabajo en este campo, determinar la forma jurídica y contenido de una propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo para los operadores de transporte urbano regular de pasajeros del país.

Para ello fue necesario realizar el levantamiento de información de las condiciones de trabajo y salud de conductores y cobradores correspondientes a empresas de transporte de Lima Metropolitana; lográndose entrevistar a veintinueve (29) conductores y cobradores de doce (12) empresas de transporte urbano regular de pasajeros de la ciudad de Lima.

Se aplicó un esquema de preguntas vinculadas a posibles factores de riesgo, tomándose como referencia la data encontrada en estudios nacionales e internacionales vinculados al tema.

Los resultados obtenidos detectaron la presencia de diversos factores de riesgo, entre ellos, factores de riesgo biopsicosociales, disergonómicos, físicos, químicos y vinculados al género y a la edad; información de gran utilidad para evaluar la viabilidad de una norma de seguridad y salud en el trabajo para los operadores de transporte urbano regular de pasajeros del país.

ABSTRACT

This study constitute an approach to labour conditions from regular urban transport operators of Lima City (drivers and collectors) observe them, and then apply legal analysis about their labour situation and the occupational safety and health state in this field. Straightaway, the legal form and the content of a legislative proposal relating to safety and health at work will be determinated for regular urban transport operators of the country.

To achieve that objective was require to gather information about the occupational safety and health conditions of the drivers and collectors from urban transport companies of Lima City, getting interview to twenty nine (29) drivers and twelve (12) collectors from twelve (12) regular urban passenger transport companies of Lima.

A system of questions related to possible risk factors was applied taking as reference, the data found in national and international studies related to the subject.

The results detect the presence of various risk factors like biopsychosocial, nonergonomics, physicist and chemist factors, besides risk factors related to gender and age. This information will be useful to assess the feasibility of a legal standard about health and safety at work for operators of regular urban passenger transport in the country.

AGRADECIMIENTOS

A la doctora Estela Ospina Salinas, por compartir su experiencia y conocimiento conmigo, así como por brindarme su invaluable apoyo en todo momento.

A la doctora Lilian Capone, por brindar su colaboración en la revisión de las encuestas preparadas en esta investigación.

A mi gran amiga y a quien admiro, mi hermana Lena Merino Merino, por su disposición incondicional de participar en el recojo de información de esta tesis, así como por sus opiniones técnicas en el campo de la salud. Asimismo, agradezco a las demás personas involucradas en el levantamiento de información, como la importante participación de Diego Urquiza Jaramillo.

A mis padres, por creer siempre en mí.

A mi esposo, Frank Altamirano Girao, por estar a mi lado en los momentos gratos y difíciles, por hacerme reír y decirme que “todo es posible”.

ÍNDICE

Introducción	7
Capítulo I: Ámbito de aplicación de la seguridad y salud en el trabajo.....	16
1. Marco normativo de la seguridad y salud en el trabajo en el sector transporte.....	16
2. Ámbito de aplicación de la legislación de seguridad y salud en el trabajo	19
2.1. Ámbito de aplicación	19
2.2. Definición doctrinaria de trabajadores comprendidos.....	20
a. Trabajo por cuenta ajena libre subordinado y trabajo por cuenta ajena libre autónomo	20
b. Trabajo por cuenta propia	21
3. Funcionamiento del transporte urbano regular de pasajeros en Lima Metropolitana	22
3.1. Antecedentes históricos: Informalidad	22
3.2. Situación actual	23
4. Conclusiones	25
Capítulo II: Condiciones de trabajo y salud en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana: Choferes y cobradores	27
1. Estudios nacionales:.....	27
a) Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus interprovinciales.....	27
b) Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre.....	28
c) Hábitos del sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú.....	29
2. Estudios internacionales: Experiencias extranjeras	30
a) España: Transporte por carretera, urbano e interurbano	31
b) México: Estrés laborales en conductores de transporte público.....	36
c) Cuba: Factores de riesgo de accidentalidad en conductores profesionales	37

3. Clasificación teórica de factores de riesgos.....	37
a) Factor de riesgo biopsicosocial	38
b) Factor de riesgo disergonómico.....	39
c) Factor de riesgo físico.....	41
d) Factor de riesgo químico.....	43
e) Factor de riesgo biológico	44
4. Factores de riesgo laborales y sus efectos en la salud en los operadores del sector de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana	45
4.1. Breve reseña	45
4.2. Clases de trabajadores detectados en la investigación	47
4.3. Factores de riesgos encontrados y sus consecuencias en la salud	50
5. Conclusiones	59
Capítulo III: Propuesta de un marco normativo de seguridad y salud en el trabajo en el transporte urbano regular de pasajeros	64
1. Definición normativa	64
1.1. Formas normativas aplicadas	64
1.2. Selección normativa planteada.....	64
2. Propuesta normativa	66
Conclusión general	89
Recomendaciones generales.....	90
Bibliografía por capítulo	92
Anexos	115

INTRODUCCIÓN

I. Planteamiento del Problema:

Las condiciones de seguridad y salud en el trabajo en general de los operadores del sector de transporte urbano regular en el país presentan deficiencias conocidas en apariencia por cualquier persona, usuaria o no usuaria del servicio de “transporte público”¹.

Los principales problemas que se presentan en este sector son los siguientes:

1. Escasez de investigaciones nacionales sobre el tema.
2. Carencia de normativa especial para el sector.
3. Restringida conciencia preventiva de los actores de la cadena de trabajo.
4. La informalidad laboral del país.
5. El incremento de accidentes de trabajo.

En el primer problema se tienen solo documentos nacionales aislados como: reseñas históricas del transporte público de pasajeros²³; cuatro estudios (médicos) vinculados a las horas de sueño y sus consecuencias en la salud

¹ Coloquialmente llamado así por los peruanos.

En este trabajo se planteará la utilización de la expresión “transporte urbano regular de pasajeros”, al no existir en el país propiamente un transporte público.

El único servicio de transporte urbano con presencia estatal del país se circunscribe al servicio prestado por el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima - Protransporte (en adelante Metropolitano), el cual consiste en un sistema integrado de transporte público ejecutado con fondos estatales de manera parcial, provenientes de fondos propios de la Municipalidad Metropolitana de Lima, y con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Mundial (BM). Cónf. METROPOLITANO. El Transporte de Lima para Todos. *¿Qué es el metropolitano?*. Consulta: 07 de julio de 2012.

http://www.metropolitano.com.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=3

² Cfr. BIELICH SALAZAR, Claudia. *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Documento de Trabajo N° 155*. Lima, 2009. Consulta: 27 de marzo de 2012.

www.iep.org.pe/textos/DDT/ddt155.pdf

Cp. BIELICH SALAZAR, Claudia. “¿Cómo influye el sistema laboral de las empresas de transporte público en la problemática del tránsito?”. *Economía y Sociedad*. Lima, 2010, N° 75. Consulta: 27 de marzo de 2012.

³ Cf. DEFENSORÍA DEL PUEBLO. *El transporte urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Informe Defensorial N° 137*. Lima, 2008. Consulta: 27 de marzo de 2012
ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/B14.pdf.

mental en choferes de transporte urbano e interprovincial de Lima⁴⁵⁶⁷; así también, se tiene el documento expedido por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE), sobre la forma de llevar a cabo una inspección laboral a empresas de transporte urbano, en la ciudad de Lima⁸; y por último, a las opiniones de los actores de la cadena de trabajo (cobradores y conductores), ante la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo⁹. No obstante, sin priorizarse en los dos últimos documentos, a la seguridad y salud en el trabajo.

En el segundo problema, a nivel normativo hay un marco de protección general como son la Decisión 584, (Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo), la Resolución 957 (Reglamento del Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo), la Ley N° 29783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) y el Decreto Supremo N° 005-2012-TR (Reglamento de la Ley de N° 29783). Sin embargo, existe una ausencia legislativa de medidas específicas de protección para este sector.

Como tercer problema, se tiene la limitada conciencia preventiva de la

⁴ Cfr. LIENDO Gustavo R., Carla L. CASTRO y Jorge REY DE CASTRO. "Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus interprovinciales: Estudio comparativo entre formalidad e informalidad". Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública. Lima, volumen 27, número 2, 2010, pp. 187-94. Consulta: 21 de junio de 2013.

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/revista/pdf/Revista272.pdf>

⁵ Cónf. GRUPO DE TRABAJO EN SALUD MENTAL DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA CAYETANO HEREDIA. *Salud mental de choferes es un peligro*. Lima: Panamericana Televisión, 2014. Consulta: 24 de agosto de 2014

<https://www.youtube.com/watch?v=nTHj0X0Fu90#t=132>

⁶ CASO Alex, Jorge REY DE CASTRO y Edmundo ROSALES-MAYOR. "Hábitos de sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, 2014, volumen 31, número 4. Consulta 13 de marzo del 2015.

http://www.rpmesp.ins.gob.pe/portalweb/Contenido_numero.htm?Vol=314

⁷ MORALES-SOTO, Nelson, Daniel ALFARO-BASSO y Wilfredo GÁLVEZ-RIVERO. "Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, 2010, volumen 27, número 2. Consulta 13 de marzo del 2015.

http://www.rpmesp.ins.gob.pe/portalweb/Contenido_numero.htm?Vol=228

⁸ Cf. DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DEL TRABAJO. *Informe Anual de la Inspección del Trabajo en el Perú: Año 2007*. Lima, 2008, p. 24. Consulta: 08 de mayo de 2013

http://www.mintra.gob.pe/contenidos/archivos/inspecciones/informe_anual_inspecciones-2007.pdf

⁹ Las opiniones de empleadores y trabajadores del sector de transporte urbano fueron vertidas en el Informe Final sobre la Situación del Transporte Urbano en el Perú, contemplándose puntos como incremento de inspecciones de trabajo, respeto de la remuneración mínima, formación y capacitación de trabajadores, la incorporación de representantes de trabajadores y empleadores en las Comisiones que se constituyan en temas labores por el Consejo Nacional de Trabajo, entre otros puntos; sin incluir dentro de ellos, a la seguridad y salud en el trabajo. Cónf. SECRETARÍA TÉCNICA DEL CONSEJO NACIONAL DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Informe Final sobre la Situación del Transporte Urbano en el Perú y Pronunciamiento de la Comisión Técnica de Trabajo respecto a la problemática laboral en el sector*. Lima, 2007. Consulta: 08 de mayo de 2013

http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/CNTPE/informe_situacion_transporte.pdf

seguridad y salud en el trabajo de la contraparte laboral (empleadores), así como de los operadores de transporte urbano regular de pasajeros (cobradores y choferes), no facilitando los primeros, información pública en sus portales web, ni la elaboración de propuestas en esta materia por los mismos actores; muestra de ello es el “Informe Final sobre la Situación del Transporte Urbano en el Perú y Pronunciamiento de la Comisión Técnica de Trabajo respecto a la problemática laboral en el sector”, a cargo de la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Trabajo y Promoción del Empleo¹⁰.

En el citado Informe Final, ninguna de las partes laborales indicó preocupaciones características del sector y/o propuestas en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo, remitiéndose tan solo a resaltar la necesidad del aspecto fiscalizador: se solicitó el incremento de inspecciones que incluyan, entre otros temas, a la seguridad y salud en el trabajo¹¹.

El cuarto problema, representado por la informalidad laboral del país, constituiría un fuerte obstáculo para todo sector de trabajo, y con mayor incidencia para la seguridad y salud en el trabajo; donde quizás, el trabajo precario podría facilitar la privación de acciones preventivas y el cumplimiento de las obligaciones de seguridad y salud en el trabajo por los empleadores.

Siguiendo lo indicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (en adelante INEI), en el año 2012, “el sector informal estaba conformado por casi 8 millones de unidades productivas (donde), tres de cada cuatro trabajadores de la PEA ocupada se desempeñaban en un empleo informal (74% de la PEA). Por consiguiente, el sector formal representaba un 25,7% frente al empleo informal (74.3%)¹²¹³¹⁴.

¹⁰ Cf. SECRETARÍA TÉCNICA DEL CONSEJO NACIONAL DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Informe Final sobre la Situación del Transporte Urbano en el Perú y Pronunciamiento de la Comisión Técnica de Trabajo respecto a la problemática laboral en el sector*. Lima, 2007. Consulta: 08 de mayo de 2013.

http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/CNTPE/informe_situacion_transporte.pdf

¹¹ Ídem, pp. 15 y 16.

¹² INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. *Producción y Empleo Informal en el Perú. Cuenta Satélite de la Economía Informal 2007-2012*. Lima, 2014, p. 9 y 115. Consulta 07 de setiembre de 2014.

www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones.../Est/.../libro.pdf

¹³ Para el año 2011, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), señalaron que el Perú tuvo un 48.8% de personas ocupadas en el sector informal, habiéndose reducido el empleo formal del año 2011 al año 2012. Cónf. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL) Y LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL

El quinto problema, constituido por el incremento de accidentes de trabajo en el país, con base en las estadísticas de accidentes de trabajo declarados al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, se refleja el alto nivel de desatención de los empleadores peruanos por la seguridad y salud en el trabajo.

Así se tiene, que en lo poco que va del año, las estadísticas publicadas por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo hasta julio del 2015, arrojan cifras cercanas a las anuales del año 2014; contándose con un total de 11,345 accidentes de trabajo a nivel de todo el país para julio del 2015 y de 826 accidentes en el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones¹⁵; frente a los totales anuales declarados en el año 2014, de 14,737 accidentes y a nivel de actividad, el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones tuvo un total de 1,134 accidentes declarados¹⁶.

En este sentido, el presente trabajo constituye un estudio que será de utilidad para el transporte urbano regular de pasajeros.

Este trabajo se circunscribirá a un estudio exploratorio, que identificará los factores de riesgo laborales en cobradores y conductores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana¹⁷. Una vez obtenidos los resultados, se tratará de replicarlos al ámbito nacional.

TRABAJO (OIT). *Boletín CEPAL / OIT. Número 8. Coyuntura Laboral en América Latina y El Caribe. Avances y desafíos en la medición del trabajo decente*. Santiago de Chile, 2013. Consulta 25 de junio de 2013.

<http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/3/49933/P49933.xml&xsl=/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>

¹⁴ Tasa distinta informa el Programa Laboral para el Desarrollo (Plades), señalando que para el año 2011 el Perú tuvo una tasa de 75% de empleo informal, frente a 25% de empleo formal. Cónfr. PROGRAMA LABORAL DE DESARROLLO (PLADES). *“Estadísticas laborales 2011: para el análisis de trabajo decente”*. Material de investigación. Lima, 2012, p. 4. Consulta: 22 de noviembre de 2013.

<http://www.plades.org.pe/publicacionesEstudiosInvestigacion.php?s=pu&sb=esi>

¹⁵ OFICINA GENERAL DE ESTADÍSTICA Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES. OFICINA DE ESTADÍSTICA. *Boletín estadístico mensual de notificaciones de accidentes de trabajo, incidentes peligrosos y enfermedades ocupacionales*. S.L., 2015. Consulta: 28 de octubre del 2015.

<http://www.mintra.gob.pe/mostrarcContenido.php?id=730&tip=9>

¹⁶ OFICINA DE ESTADÍSTICA DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Anuario Estadístico Sectorial del MTPE 2014*. S.L., 2015, pp. 304 y 305. Consulta: 28 de octubre del 2015.

http://www.trabajo.gob.pe/archivos/file/estadisticas/anuario/ANUARIO_ESTADISTICO_2014.pdf

¹⁷ Este presente trabajo se aplicará en vehículos de transporte público como camionetas rurales, microbús y onmbuses; por ser éstos los de mayor acceso en Lima Metropolitana. El estudio no se centrará en el empleo de mototaxis, autos colectivos ni taxis.

Posteriormente se evaluará la factibilidad de proponer una normativa específica de seguridad y salud en el trabajo para este sector.

II. Justificación:

El “transporte público” en ciudad constituye un medio de movilización de gran importancia en el país.

Dentro del transporte urbano regular de pasajeros a nivel nacional, los cuatro vehículos de alta demanda de servicio lo ocupan la camioneta rural (combi) con un 46.1%, el microbús con un 30.9%, el mototaxi con un 7.1% y el ómnibus con un 5.1%; de acuerdo a los resultados obtenidos por el INEI en la Encuesta Nacional de Hogares – Enaho 97 II Trimestre, sobre la frecuencia diaria del uso del transporte público¹⁸.

Con relación a la cantidad total de vehículos autorizados para prestar el servicio de “transporte público urbano de pasajeros”, de acuerdo a la base de datos del Registro Nacional de Municipalidades (RENAMU), se aprecia un crecimiento más que duplicado en un periodo de 3 años, contando para el año 2012 con un total de 172,867 vehículos autorizados, en comparación al año 2009; donde se autorizaron a 62,824 vehículos¹⁹²⁰.

Lima Metropolitana representa la ciudad con mayor concentración demográfica del país, contando para el 30 de junio de 2014, con una población estimada de 9´ 735,587 personas, frente a los 30´814,175 de habitantes que tiene el Perú;

¹⁸ Cfr. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. *Transporte urbano. Anexos. Cuadro N° 11: Población que hace uso del transporte público, por frecuencia de uso, según dominio geográfico y tipo de vehículo que utiliza mayormente. INEI – ENAHO 1997 II Trimestre*. Lima, 1997. Consulta: 07 de mayo de 2013.

<http://www.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0047/cuad-11.htm>

¹⁹ Cp. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. *Encuestas y Registros – Registro Nacional de Municipalidades. Resultados. Cuadros Estadísticos del RENAMU 2012 – Departamental. Perú: municipalidades provinciales que otorgaron concesiones y autorizaciones para prestar servicio de transporte público urbano de pasajeros, según departamento, RENAMU 2012*. Lima, 2012. Consulta: 07 de mayo de 2013.

<http://www.inei.gob.pe/srienaho/renamu2012/renamu2012dep.asp>

²⁰ Cónf. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. *Estadísticas Municipales 2010*. Lima, 2011. Consulta: 07 de setiembre de 2014.

www.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/lib1002/libro.pdf

de conformidad con un estudio realizado por el INEI²¹²²; siendo en consecuencia la ciudad que podría contar con las más altas tasas de uso de transporte urbano. Muestra de ello lo es la estadística publicada por el INEI para el año 1997, donde para aquel entonces, Lima Metropolitana tuvo la mayor frecuencia de uso del transporte urbano, al tener un 53.5% frente al 49.10% del resto del país²³.

Lo señalado resulta de actual vigencia al año 2014, por ser fácilmente identificable el requerimiento de “transporte público” por la población de Lima Metropolitana en diferentes horas del día, a lo largo de los siete días de la semana, incluyéndose días laborables, feriados y días no laborables, con la presencia de informalidad en muchos de ellos; tratándose de un servicio brindado con extensos horarios de atención y rodeado de ciertas particularidades de contratación que serán analizadas posteriormente.

Por consiguiente, a nivel de población potencial usuaria del servicio de transporte urbano regular de pasajeros, la ciudad escogida, Lima Metropolitana, resulta una ciudad de vital importancia para el presente trabajo, cuyos resultados serán extrapolados a nivel nacional.

Este estudio exploratorio servirá para identificar los factores de riesgo presentes en los operadores del transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana. De acuerdo a ello, se determinará la necesidad o no, de la elaboración de una propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo a favor de este sector. Adicionalmente, la presente tesis podrá ser de utilidad para la difusión de las condiciones de trabajo de los conductores y cobradores del transporte urbano regular de pasajeros y de esa manera, servir como un instrumento de promoción para acciones preventivas y/o de mejora de la

²¹ Cp. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. *Estado de la población peruana 2014*. Lima, 2014, pp. 1 y 7. Consulta: 07 de setiembre de 2014.

<http://www.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/publicaciones-digitales/>

²² La referida población se ha incrementado; puesto que al año 2011, la cantidad de habitantes de Lima Metropolitana fue de 9´ 359, 019; tal como lo demuestra la Encuesta de Hogares Especializada en Niveles de Empleo –ENIVE, publicada por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. Cp. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Resultados de la Encuesta de Hogares Especializada en Niveles de Empleo –ENIVE*. Lima, S.A., pp. 1 y 9. Consulta: 25 de junio de 2013.

http://trabajo.gob.pe/archivos/file/peel/lima_metropolitana/resumen_ejecutivo_2011.pdf

²³ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA. *Transporte urbano. Capítulo 3.1: Características de la población según uso del tipo de vehículo*. Lima, 1997. Consulta: 07 de mayo de 2013 <http://www.inei.gob.pe/biblioinei/pub/bancopub/Est/Lib0047/CAP-3.1.htm>

seguridad y salud laboral en el país.

III. Hipótesis:

¿Es necesaria una propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo para los operadores de transporte urbano regular de pasajeros?

IV. Objetivos:

Objetivo general: Determinar una propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo para los operadores de transporte urbano regular de pasajeros; basada en un estudio de los factores de riesgo laborales.

Objetivos específicos:

1. Identificar el marco normativo de seguridad y salud en el trabajo aplicable al sector de transporte urbano regular de pasajeros del país.
2. Conocer los factores de riesgo laborales y sus consecuencias en la salud, en conductores y cobradores del transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana.
3. Determinar la forma y contenido jurídico óptimo, de una propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo para el sector de transporte urbano regular de pasajeros del país.

V. Metodología:

Este estudio utilizará un método inductivo. Se abordarán los aspectos particulares, como la información primaria basada en encuestas, aplicadas a cierta cantidad de choferes y cobradores; los resultados obtenidos serán extendidos al campo nacional, de ser posible.

La información obtenida permitirá abordar una propuesta de legislación específica de seguridad y salud en el trabajo para el sector de transporte

urbano regular de pasajeros.

VI. Estructura:

El presente trabajo se dividirá en tres capítulos, los que se detallan a continuación:

- Capítulo I: Ámbito de aplicación de la seguridad y salud en el trabajo
- Capítulo II: Condiciones de trabajo y salud en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana: Choferes y cobradores
- Capítulo III: Propuesta de un marco normativo de seguridad y salud en el trabajo en el transporte urbano regular de pasajeros

En el primer capítulo se revisará el marco normativo de seguridad y salud en el trabajo en el sector de transporte urbano aplicable al país, para, en base a ello, determinar el ámbito de aplicación previsto por dicha legislación, brindando seguidamente una definición doctrinaria de las posibles categorías de trabajadores que podrían ser encontradas en esta investigación, pasando por una breve explicación acerca de los orígenes históricos del transporte urbano regular de pasajeros, hasta su operatividad actual. Se culminará con las conclusiones a este capítulo.

En el segundo capítulo se expondrán las condiciones de trabajo y salud encontrados en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana, a partir de la información obtenida por la autora de las encuestas aplicadas; utilizando para ello los alcances brindados por las investigaciones nacionales e internacionales sobre el sector. Se cerrará el capítulo con las conclusiones respectivas.

Finalmente en el tercer capítulo se abordará la propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo para el transporte urbano regular de pasajeros a nivel nacional, exponiendo brevemente las formas normativas que se han ido aplicando por la legislación sectorial de seguridad y salud en el trabajo del país, y de acuerdo a ello, así como en atención a las similitudes entre los estudios

nacionales e internacionales investigados y a los hallazgos encontrados por la autora, elegir la forma normativa aplicable.



CAPÍTULO I:

Ámbito de aplicación de la Seguridad y Salud en el Trabajo

1. Marco normativo de la seguridad y salud en el trabajo en el sector transporte

A nivel internacional y nacional no existe legislación de seguridad y salud en el trabajo dedicada en específico al transporte en cualquiera de sus facetas, sea transporte por carretera o transporte urbano (en ciudad).

La legislación internacional presenta disposiciones para el transporte por carretera, vinculadas a jornada de trabajo y tiempos de descanso. Esta norma es el Convenio N° 153 de la OIT, el cual no contiene un capítulo destinado a la seguridad y salud en el trabajo²⁴.

A nivel nacional, la legislación peruana tampoco recoge una normativa sectorial de la seguridad y salud en el trabajo para el transporte urbano regular de pasajeros. De la revisión bibliográfica efectuada, sólo está vigente la Ordenanza N° 1599, norma emitida por la Municipalidad Metropolitana de Lima, dedicada a normar la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana²⁵.

La Ordenanza N° 1599 contiene algunas disposiciones de incidencia al presente estudio²⁶, como las siguientes^{27,28}:

²⁴ Instrumento no ratificado por el Estado peruano. Cp. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. *Ratificaciones por país. Ratificaciones de Perú*. S.L., S.A. Consulta: 30 de agosto de 2014. http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11200:0::NO:11200:P11200_COUNTRY_ID:102805

²⁵ Otra norma dirigida al transporte es el Reglamento Nacional de Administración del Transporte (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC); no obstante, esta norma establece disposiciones alejadas para nuestro campo de estudio; al no dirigirlas al transporte de pasajeros en ciudad sino por el contrario, en carretera. Puede verse el artículo 30 del Reglamento

²⁶ La Ordenanza N° 1599 fue precisada y complementada por la Ordenanza N° 1683; rigiendo esta última a partir del 14 de abril de 2013.

²⁷ La clasificación de las disposiciones enumeradas a continuación ha sido hecha en particular para la presente tesis. No provienen del texto de las Ordenanzas N° 1599 y 1683.

²⁸ Cónf. Numeral 14.7 del artículo 14, numerales 53.1 y 53.2 del artículo 53, numeral 54.5 del artículo 54, numerales 56.8, 56.9, 56.10, 56.11 y 56.15 del artículo 56 de la Ordenanza N° 1599.

- Se establecen las mismas obligaciones ordenadas por la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, como la señalización de salidas de emergencia, contar con extintores habilitados y botiquín de primeros auxilios.
- Disposiciones sobre contratación laboral: se exige la presentación de una carta de compromiso de contratación directa e inclusión en planilla de conductores y cobradores, para aquellas empresas interesadas en obtener la autorización de servicio de transporte público regular de pasajeros²⁹.
- Disposiciones de seguridad: se prohíbe el ingreso de usuarios con bultos o animales que obstaculicen el paso; se proscribe la circulación de vehículos con las puertas de acceso y descenso abiertas o que alguna persona sobresalga del mismo. Asimismo, se exige que todo vehículo tenga identificadas y señalizadas las salidas de emergencia; cuente con neumáticos de repuesto y triángulos de seguridad. Por otro lado, se prohíbe que cobradores, conductores y usuarios fumen o ingieran bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio de transporte.
- Disposiciones relacionadas con la salud en general: mantener el vehículo en condiciones de limpieza (que no afecte la salud de los usuarios). Se prohíbe que cobradores y conductores llamen a pasajeros a viva voz.
- Disposiciones vinculadas con la jornada de choferes: se permite cinco horas continuas de trabajo con una hora de descanso. La duración acumulada de jornadas no deberá exceder de diez horas en un lapso de veinticuatro horas. En el caso de jornadas inferiores a dos horas, el tiempo de descanso deberá ser de treinta minutos.
- Disposiciones sobre salud de choferes: se exige la aprobación del

²⁹ Obligación reiterada ampliada por la Ordenanza N° 1683.

examen de aptitud psicofísica, de los conductores elegidos aleatoriamente por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

- o Disposiciones sobre la seguridad de conductores: informar a choferes las sustancias excluidas de consumo, por generar somnolencia, alteraciones de la conciencia u otros efectos que afecten la conducción³⁰.

De esta manera, es posible concluir que la normatividad peruana de seguridad y salud en el trabajo aplicable al transporte urbano regular de pasajeros estará constituida por la legislación marco siguiente:

- El bloque de constitucionalidad³¹.
- La Decisión 584, Instrumento Andino de la Seguridad y Salud en el Trabajo; y su Reglamento, la Resolución N° 957.
- Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (en adelante Ley de SST), aprobada por la Ley N° 29783 modificada por la Ley N° 30222; y su Reglamento, el Decreto Supremo N° 005-2012-TR y modificatorias.
- Las demás normas generales complementarias³²; y,

³⁰ No se incluye en este beneficio, a cobradores.

³¹ Bloque de constitucionalidad formado por los tratados y acuerdos internacionales de derechos humanos ratificados por el Perú, de conformidad a lo recogido por la Cuarta Disposición Final y Transitoria de la Constitución Política del Perú de 1993.

Tratados como por ejemplo, la Constitución de 1919 de la OIT, donde se ordenó la mejora de las condiciones de trabajo y la protección del trabajador contra enfermedades y accidentes de trabajo. La Declaración Universal de Derechos Humanos, la cual recoge el derecho a la vida, a la seguridad de la persona y las condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo. El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el cual establece que los Estados Partes deberán reconocer condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo, con especial atención en la seguridad e higiene del trabajo. La Declaración de Seúl de 2008 de la OIT, donde se declaró a la seguridad y salud en el trabajo como un derecho humano fundamental; entre otros tratados.

³² Nos referimos por normas generales complementarias a aquellas que son de aplicación a todo trabajador, sin distinción de actividad ejecutada. Entre ellas tenemos al Decreto Legislativo N° 638, Código Penal; la Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud y su Reglamento, el Decreto Supremo N° 009-97-S.A.; el Decreto Supremo N° 003-98-SA, Normas técnicas del seguro complementario de trabajo de riesgo; Decreto Supremo N° 015-2005-S.A., Reglamento sobre valores límites permisibles para agentes químicos en el ambiente de trabajo; Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES, Relación de trabajos y actividades peligrosas o nocivas para la salud física o moral de las y los adolescentes; la Ley N° 26842, Ley General de Salud; la Ley N° 28408, Ley de protección a favor de la mujer gestante que realiza labores que pongan en riesgo su salud; su reglamento, el Decreto Supremo N° 009-2004-TR; la Resolución 312-2011-SA, Protocolo de Exámenes Médicos Ocupacionales y Guías de Diagnóstico de los Exámenes Médico Obligatorios por actividad, modificado por la Resolución Ministerial N° 004-2014-TR; la Resolución Ministerial N° 374-2008-TR, Listado de los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que generan riesgos para la salud de la mujer gestante y/o el desarrollo normal del embrión y el feto, sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia y los períodos en los que afecta el embarazo; el listado de actividades, procesos, operaciones o labores, equipos o productos de alto riesgo y, los lineamientos para que las empresas puedan realizar la

- La Ordenanza N° 1599 y su norma modificatoria, la Ordenanza N° 1683.

2. Ámbito de aplicación de la legislación nacional de seguridad y salud en el trabajo

Definido el entorno normativo vigente, resulta necesario tratar el ámbito de aplicación recogido por la Ley de SST y su Reglamento.

2.1. Ámbito de aplicación

La Ley de SST y su Reglamento, prescriben dentro de su ámbito de aplicación a los siguientes actores³³:

- Todos los empleadores, de todos los sectores económicos y de servicios.
- Los trabajadores del régimen laboral de la actividad privada, del sector público, de las fuerzas armadas y de la policía nacional.
- Los funcionarios del sector público.
- Los trabajadores por cuenta propia y trabajadores autónomos.
- Las modalidades formativas laborales; y,
- Quienes se encuentren dentro del lugar del trabajo, no obstante no prestar servicios, siéndoles de aplicación la Ley y el Reglamento, en lo que les resulte aplicable.

De las categorías mencionadas, el presente trabajo adoptará la reflexión doctrinaria sobre trabajador subordinado (trabajador del régimen laboral de la actividad privada), trabajador por cuenta propia y trabajador autónomo.

evaluación de sus riesgos; y la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR, Norma básica de ergonomía y de procedimiento de evaluación de riesgo disergonómico; la Resolución N° 050-2013-TR, Formatos referenciales sobre el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo; la Resolución Ministerial N° 082-2013-TR, sobre Sistema simplificado de registros del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo para MYPES; el Decreto Supremo N° 039-93-PCM, Reglamento de prevención y control de cáncer profesional.

³³ Artículo 2 de la Ley N° 29783, y artículo 1 del Decreto Supremo N° '005-2012-TR.

2.2. Definición doctrinaria de trabajadores comprendidos

Para la presente investigación se recogerá la clasificación expuesta por Javier Neves y Cristina Sánchez-Rodas³⁴³⁵, con relación al trabajo por cuenta ajena libre subordinado y autónomo, así como el trabajo por cuenta propia. Se conceptualiza de la siguiente manera:

- a. Trabajo por cuenta ajena libre subordinado y trabajo por cuenta ajena libre autónomo

El trabajo por cuenta ajena libre será aquel donde el servicio o producto es realizado por encargo de un tercero, quien tendrá la titularidad de los mismos, previo acuerdo de partes (trabajo no impuesto), y pago de la producción entregada³⁶. Será subordinado cuando el “acreedor del trabajo [dirige] la prestación del deudor”; mientras que en el trabajo por cuenta ajena libre autónomo el deudor es quien “dirige su propia prestación”, sin estar sometido a poder de dirección alguno³⁷³⁸. En uno y en otro caso, el elemento de principal distinción lo será el vínculo de subordinación existente entre las partes.

A nivel normativo, es la Ley de Productividad y Competitividad Laboral la encargada de definir a la subordinación, como: “la [ejecución] de servicios bajo dirección [del] empleador, el cual tiene facultades para normar reglamentariamente las labores, dictar las órdenes necesarias para la ejecución de las mismas, y sancionar disciplinariamente, dentro de los límites de la razonabilidad, cualquier infracción o incumplimiento de las obligaciones a cargo del trabajador”³⁹.

³⁴ Cfr. NEVES MUJICA, Javier. *Introducción al Derecho al Trabajo*. Segunda edición. Lima: PUCP. Fondo Editorial, 2012.

³⁵ Cf. SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, Cristina. “El concepto de trabajador por cuenta ajena en el Derecho español y comunitario”. *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*. Madrid, número 37, 2002, p. 40. Consulta: 07 de julio de 2013.

http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/37/inf2.pdf

³⁶ Cf., ídem, pp. 22 y 24.

³⁷ Cf., ídem, p. 29.

³⁸ ARCE ORTIZ, Elmer. *El trabajador autónomo*. “Material de enseñanza”. Lima: S.E., 2007, p. 4.

³⁹ COMISIÓN DE ESTADÍSTICA DE LAS NACIONES UNIDAS. *Clasificación Internacional de la Situación de Empleo (CISE)*. S.L., 1958. Consulta: 06 de julio de 2013.

<http://laborsta.ilo.org/applv8/data/icses.html>

En consecuencia, la subordinación se caracterizará por la facultad otorgada al contratante o acreedor del servicio, de dirigir, sancionar, normar y fiscalizar el servicio a prestar; a diferencia del trabajo por cuenta ajena libre autónomo, donde se intercambian las facultades, al ser el prestador del servicio quien tiene la posibilidad de dirigir y normar su servicio, sin opción de castigo por el contratante frente a una ejecución fuera de los estándares ordenados por él.

b. Trabajo por cuenta propia

El trabajo por cuenta propia es aquel “trabajo productivo por [propia] iniciativa, [donde el sujeto] será el titular de los bienes o servicios producidos, de los que dispondrá después, comúnmente a cambio de dinero, mediante un trabajo de compraventa”⁴⁰. Es decir, será aquel trabajo no ejecutado por encargo de un tercero, a diferencia del trabajo por cuenta ajena.

Javier Neves, haciendo referencia a la doctrina, comenta que dentro de esta categoría se suele incluir por excepción, al trabajo familiar, no obstante la pluralidad de sujetos intervinientes; aclarando que esta inclusión atiende a que “el trabajo desempeñado por padres e hijos en su hogar [que no es productivo], no es prestado por unos a otros sino por todos a la unidad familiar”⁴¹.

El comentario realizado por el autor tiene relación con lo dispuesto por la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo N° 003-97-TR (en adelante LPCL); al excluir ésta al trabajo familiar de la categoría trabajador (subordinado), en supuestos de servicios prestados por cónyuges y/o familiares consanguíneos hasta el segundo grado, cuando el titular o propietario sea una persona natural; dirija el negocio personalmente o no; salvo que exista convenio estableciendo lo contrario.

⁴⁰ NEVES MUJICA, Javier, op. cit., p. 22.

⁴¹ Ídem, p. 23.

Se concluye por tanto, como trabajadores comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la Ley de SST y su Reglamento, a:

- El trabajo por cuenta ajena libre subordinado.
- El trabajo por cuenta ajena libre autónomo.
- El trabajo por cuenta propia (incluido el trabajo considerado como familiar dentro de los lineamientos prescritos por la LPCL).

3. Funcionamiento del transporte urbano regular de pasajeros en Lima Metropolitana: Informalidad

3.1. Antecedentes históricos: Informalidad

La forma en que opera el transporte urbano regular de pasajeros en Lima Metropolitana ha sido objeto de estudio a nivel nacional por Claudia Bielich Salazar, a través de dos documentos: “La Guerra del Centavo” y “¿Cómo influye el sistema laboral de las empresas de transporte público en la problemática del tránsito”⁴²⁴³.

A nivel institucional, lo ha hecho la Defensoría del Pueblo, a través del Informe Defensorial N° 137⁴⁴. En los referidos documentos nacionales, se explica la forma en que operan las empresas de transporte urbano regular de pasajeros, así como la evolución histórica en que se llega a ofrecer el servicio en la ciudad de Lima⁴⁵⁴⁶⁴⁷. En este trabajo se partirá de tales documentos para explicar brevemente su evolución, hasta llegar a su operatividad actual, conforme a lo contemplado en la legislación municipal vigente.

⁴² Cp. BIELICH SALAZAR, Claudia. *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Documento de Trabajo N° 155*. Lima, 2009. Consulta: 27 de marzo de 2012. www.iep.org.pe/textos/DDT/ddt155.pdf

⁴³ Cfr. BIELICH SALAZAR, Claudia. “¿Cómo influye el sistema laboral de las empresas de transporte público en la problemática del tránsito?”. *Economía y Sociedad*. Lima, 2010, N° 75. Consulta: 27 de marzo de 2012.

cies.org.pe/files/documents/EyS/75/02-BIELICH.pdf

⁴⁴ Cónf. DEFENSORÍA DEL PUEBLO. *El transporte urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Informe Defensorial N° 137*. Lima, 2008. Consulta: 27 de marzo de 2012 ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/B14.pdf

⁴⁵ BIELICH SALAZAR, Claudia, loc. cit.

⁴⁶ BIELICH SALAZAR, Claudia, loc. cit.

⁴⁷ DEFENSORÍA DEL PUEBLO, loc. cit.

La aparición del transporte informal en Lima se presentó en la década de 1930, generando crisis en los transportistas formales a partir de 1950 en adelante. Esta situación impulsó que empresarios formales hagan entrega de sus propias rutas a sus trabajadores; con lo cual, las empresas de transportes dejarían de ser operadas por ellas mismas. Esto constituyó el precedente de la operatividad futura del servicio de transporte urbano de pasajeros en Lima Metropolitana. La informalidad del transporte urbano de pasajeros fue favorecida en el año 1991 con el Decreto Legislativo N° 651, al eliminar las restricciones legales existentes en aquella época, otorgando plena libertad para que cualquier persona, natural o jurídica, brinde el servicio sin restricciones (cualquiera podía brindar el servicio).

Años después, esta norma fue derogada y sustituida por la Ordenanza N° 104, reemplazada posteriormente por la Ordenanza N° 1338 y esta última, sustituida por la actual Ordenanza N° 1599, vigente a partir del 02 de julio de 2012⁴⁸; la cual estableció el actual funcionamiento del transporte urbano regular de pasajeros en Lima Metropolitana.

3.2. Situación actual

Fue con la Ordenanza N° 1338 y con la actual Ordenanza N° 1599, donde se exige que el servicio de transporte urbano (y periférico) regular de pasajeros en Lima Metropolitana sea autorizado a personas jurídicas. Excluyéndose de esa manera que la titularidad de la autorización sea otorgada a personas naturales⁴⁹. A pesar de ello, las Ordenanza N° 1599 y N° 1683 permiten que la empresa de transportes autorizada, preste el servicio de transporte público con flota no propia:

- A través de contratos de arrendamiento financiero u operativo; para lo cual se establece un cronograma de gradualidad de 40% de flota propia o arrendada al 31 de diciembre de 2012, hasta el 100% de flota propia al 31 de diciembre de 2015⁵⁰.

⁴⁸ La Ordenanza N° 1599 está vigente desde el 2 de julio de 2012, de conformidad a lo regulado en su Primera y Trigésima Cuarta Disposición Complementaria, Transitoria y Final. Ordenanza modificada y complementada por la Ordenanza N° 1683.

⁴⁹ Artículos 11, 12 y 14 de la Ordenanza N° 1599; y artículo 4 numeral 4.2 y artículo 32 de la Ordenanza N° 1683.

⁵⁰ Al 31 de diciembre de 2014 el porcentaje mínimo es del 80% de flota requerida. Prescrito en la

- A través de contratos de vinculación; donde la empresa autorizada asume la administración, el uso, el mantenimiento, la operación y la responsabilidad administrativa sobre la unidad vehicular⁵¹.

Por otro lado, las Ordenanza N° 1599 y su modificatoria, la Ordenanza N° 1683, ordenan que toda persona jurídica interesada en solicitar la autorización para prestar el servicio de transporte público regular de personas (urbano y periférico), presente una Declaración Jurada donde se comprometa a contratar en planillas de manera directa, al conjunto de choferes y cobradores incluidos en la ruta autorizada⁵²⁵³, quienes además deberán estar inscritos en la Gerencia de Transporte Urbano (en adelante GTU), de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Estableciendo que esta obligación será verificada por la GTU como condición para la emisión de la resolución de autorización (antes del inicio de operaciones por la empresa autorizada), así como para su permanencia durante el plazo de autorización solicitado⁵⁴.

Por lo expuesto, en la forma en que se desenvuelve el servicio de transporte urbano regular de pasajeros en Lima Metropolitana, a partir de las Ordenanzas N° 1599 y 1683, están presentes cuatro actores⁵⁵:

- La Municipalidad Metropolitana de Lima: encargada de autorizar la ruta.

Vigésima Tercera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1599, y artículo 38 inciso c) de la Ordenanza N° 1683.

⁵¹ Contratos suscritos entre la empresa autorizada y el propietario individual (persona natural) del vehículo conforme de la flota vehicular requerida (para la ruta). Regulado en el artículo 5 numeral 16, artículo 32 y artículo 50 numeral 50.2 de la Ordenanza N° 1599; y artículo 18 y 38 inciso c) de la Ordenanza N° 1683.

⁵² Artículo 14 numeral 14.7 de la Ordenanza N° 1599 y artículo 33 numeral 33.1.1 y artículo 42 numeral 42.1.1 y artículo 43 numeral 43.1 de la Ordenanza N° 1683.

⁵³ En el mismo sentido ocurriría con las áreas de administración y operaciones de las empresas autorizadas, al señalar el artículo 14 numeral 14.6 de la Ordenanza N° 1599 como requisito para solicitar la autorización del servicio, presentar una "Declaración Jurada de contar como mínimo, dentro de su organización empresarial, con un área de administración y operaciones".

⁵⁴ Los plazos de autorización son de 10 o 7 años, según desee la empresa solicitante. Dispuesto en el artículo 39 numeral 39.2 y 39.3 de la Ordenanza N° 1683.

⁵⁵ Con la Ordenanza anterior, la Ordenanza N° 1338, existían cuatro actores:

1. La Municipalidad de Lima: encargada de autorizar la ruta.
2. La empresa de transporte: dueña de la ruta; quien podía brindar el servicio directamente -con vehículo y trabajadores propios- o con vehículo arrendado y trabajadores del propietario del vehículo.
3. El propietario del vehículo: es la persona natural o jurídica contratante de conductores y cobradores.

Operadores del transporte (urbano y periférico) regular de personas: cobradores y choferes.

- La empresa de transporte: persona jurídica titular de la autorización; debiendo contratar en planillas a conductores y cobradores (de manera directa, no por tercerización).
- Personas naturales o jurídicas propietarios de vehículos: para supuestos en que las unidades vehiculares no fuesen de propiedad de la empresa de transporte.
- Operadores de transporte: conductores y cobradores; quienes deberán ser ingresados en las planillas de la empresa de transporte.

El esquema de la operatividad del transporte urbano de pasajeros en Lima Metropolitana puede graficarse de la siguiente manera:

Municipalidad de Lima

(Otorga autorización de para la prestación del servicio)

Empresa de Transporte

(Titular de la ruta y empleador)

Relaciones con: cobradores y choferes

Titular o no de flota vehicular (gradual).

Propietario del Vehículo

(No es titular de la ruta ni empleador)

Arrienda flota de vehículos a empresa de transporte

No deberá tener relación con: cobradores y choferes.

Operadores de transporte

Cobradores y conductores (trabajadores).

Relaciones con: empresa de transporte.

4. Conclusiones

A continuación, se brindan las conclusiones del presente capítulo:

- i. El sector de transporte urbano regular de pasajeros no cuenta con legislación sectorial de seguridad y salud en el trabajo (normativa especial), siéndole de aplicación la legislación marco de seguridad y

salud en el trabajo, así como lo pertinente de las Ordenanzas N° 1599 y 1683.

- ii. El ámbito de aplicación subjetivo de la seguridad y salud en el trabajo del país está constituida por los trabajadores recogidos por la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y su Reglamento.
- iii. Del referido ámbito de aplicación, los trabajadores de interés para la presente tesis serán los definidos por el profesor Javier Neves como: trabajador por cuenta ajena libre subordinado, trabajador por cuenta ajena libre autónomo y trabajador por cuenta propia.
- iv. El transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana tuvo como antecedente histórico a la informalidad en la prestación del servicio. Informalidad originada en la década de 1930, y favorecida años después, por la normativa de aquel entonces. No obstante, años posteriores se han presentado intentos por eliminarla, como lo son la Ordenanza N° 1338 (derogada) y la actual Ordenanza N° 1599, al exigirse la presencia de una autoridad a cargo de un procedimiento de autorización, estableciéndose además requisitos de corte laboral como: la presentación de una Declaración Jurada de compromiso de contratación directa -en planillas-, del conjunto de choferes y cobradores incluidos en la ruta a autorizar; con cargo de verificación por parte de la Gerencia de Transporte Urbano.

CAPÍTULO II:

Condiciones de trabajo y salud en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana: Choferes y cobradores

1. Estudios nacionales:

A continuación se describirán los puntos básicos expuestos por tres estudios realizados a nivel nacional, teniendo todos ellos como elemento común de análisis, a las horas de sueño en los conductores de transporte terrestre interprovincial.

- a) Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus interprovinciales⁵⁶:

Riesgo Laboral	Resultado	Recomendaciones⁵⁷
1) Largas horas de conducción ⁵⁸ Se encontró que: 12.17% conduce más de 12 horas 20.58% conduce más de 9 horas	a) Sensación de cansancio ⁵⁹ (69.57% del total) b) Pestañeo en la conducción (22.90% del total)	a) Proveer de espacios especialmente acondicionados para que conductores descansen después de las jornadas de trabajo. b) Limitar horarios de

⁵⁶ Estudio transversal comparativo aplicado a 345 conductores, pertenecientes a 100 empresas de transporte interprovincial, con base de operaciones en Lima Metropolitana, existiendo un total de 17 empresas registradas como formales, de acuerdo al criterio de formalidad aplicado por esta investigación: cumplimiento de principales obligaciones del Reglamento Nacional de Administración de Transportes, Tránsito y Vehículos. Cp. LIENDO Gustavo R., Carla L. CASTRO y Jorge REY DE CASTRO. "Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus interprovinciales: Estudio comparativo entre formalidad e informalidad". Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública. Lima, volumen 27, número 2, 2010, p. 188. Consulta: 21 de junio de 2013.
<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/revista/pdf/revista272.pdf>

⁵⁷ Ídem, p. 193.

⁵⁸ De conformidad a la legislación exigida por el Ministerio de Transportes, la conducción continua, no deberá superar las cuatro (4) horas. Ídem, p. 192.

⁵⁹ 46.67% de los encuestados informó tener mayor cansancio en horas de la madrugada. Ídem, p. 191

<p>65.22% conduce más de 4 horas</p> <p>2) Horas de sueño</p> <p>El 44% de conductores duermen menos de 7 horas</p>	<p>c) Sensación de somnolencia (16.23% del total)</p> <p>d) Accidentes de tránsito⁶⁰⁶¹ (48.99% tuvo un accidente o estuvo a punto de tenerlo).</p> <p>e) Ronquidos al dormir Más de la mitad de los entrevistados presentó este resultado.</p> <p>f) Pausas al dormir (25% de los entrevistados manifestó este efecto).</p>	<p>conducción prolongados.</p> <p>c) Fomentar campañas informativas.</p> <p>d) Fortalecer la aplicación de las normas existentes, haciendo hincapié en los factores de riesgo para cansancio y somnolencia.</p>
---	--	---

b) Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre⁶²:

Riesgo Laboral	Resultados ⁶³	Recomendaciones
<p>1) Congestión vehicular y desorden</p> <p>2) Enfrentamiento</p>	<p>a) Tensión y fatiga en conductores y pasajeros.</p> <p>b) Competencia por el</p>	<p>a) Tipo ideal de conductor: con instrucción superior y experiencia en el manejo; por facilitar conductas</p>

⁶⁰ En este estudio se detectó que la madrugada es el momento del día donde se presentaron más accidentes. *Ibidem*, p. 191.

⁶¹ Se encontró que la negligencia y el descuido del conductor es la principal causa de accidentes de carreteras, ocupando el cansancio el segundo lugar.

⁶² Cónfr. MORALES-SOTO, Nelson, Daniel ALFARO-BASSO y Wilfredo GÁLVEZ-RIVERO. "Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, 2010, volumen 27, número 2, pp. 267-270. Consulta 13 de marzo del 2015. http://www.rpmesp.ins.gob.pe/portalweb/Contenido_numero.htm?Vol=228

⁶³ Dichos resultados generan atropellos inclusive en áreas de circulación peatonal como paraderos, aceras y plazas. Siendo común que muchos accidentes fatales acontezcan en unidades de transporte urbano que acumulan gran cantidad de infracciones impagas. Cf. *Ídem*, p. 270.

<p>a situaciones inesperadas como semáforos inoperativos, retrasos en la rutina o colisiones.</p>	<p>espacio</p> <p>c) Se buscan atajos para evitar zonas de mayor congestión.</p>	<p>prudentes, responsables, atentos y precavidos⁶⁴.</p> <p>b) Propender a una adecuada proporción entre población, parque automotor y espacio vial⁶⁵.</p> <p>c) Enfocar la problemática del transporte en la prevención de los componentes sociales y ambientales, en lugar de la atención y rehabilitación del accidentado.</p> <p>d) Estudiar las actitudes recurrentes del conductor infractor (agresivas, impulsivas, consumo de sustancias, etc.).</p>
---	--	---

c) Hábitos del sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú⁶⁶:

Riesgo Laboral	Resultados	Recomendaciones
<p>1) Conducción continua mayor a cuatro horas, sin detenerse</p>	<p>a) Gran carga laboral</p> <p>b) Cansancio crónico; en atención a:</p>	<p>a) Implementar investigaciones similares, dirigidas a otras poblaciones de</p>

⁶⁴ Al respecto el autor, Nelson Morales-Soto y otros, indica que las conductas de alto riesgo y peligrosas son observadas mayormente en conductores de taxi, de microbús y conductores particulares; siendo mayor esta característica, cuando se trata de vehículos alquilados o que coinciden con problemas familiares o de salud. Cónf. Ibídem.

⁶⁵ Esta sugerencia fue señalada por el autor en atención a que Lima acoge el 60% del parque vehicular del país, disponiendo tan solo del 7% de la red vial nacional. Cp. Ibídem.

⁶⁶ Estudio de diseño transversal y descriptivo, con muestreo no probabilístico y por conveniencia, de los conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, participando 166 conductores, arrojando una edad promedio de 44.2 años, donde el 33% no percibía pago de vacaciones. Cónfr. CASO Alex, Jorge REY DE CASTRO y Edmundo ROSALES-MAYOR. "Hábitos de sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, 2014, volumen 31, número 4, pp. 707-711. Consulta 13 de marzo del 2015.

http://www.rpmesp.ins.gob.pe/portalweb/Contenido_numero.htm?Vol=314

(68% del total) ⁶⁷	Sensación de cansancio ⁶⁹ (75% del total)	conductores como: microbuses, combis, taxistas y vehículos particulares; con la finalidad de explorar las variables descritas, como causas de accidentes.
2) Conducción en horarios nocturnos (74% del total)	Pestañeo en la conducción (45% del total)	
3) Lugar no idóneo para dormir ⁶⁸	c) Cabeceo (30% del total)	
	d) Ronquidos (70% del total)	
	e) Pausas respiratorias (28% del total)	
	f) Somnolencia diurna (27% del total)	
	g) Accidentes de tránsito o haber estado a punto de accidentarse (24% del total).	

2. Estudios internacionales: Experiencias extranjeras

De acuerdo a la bibliografía encontrada, en el presente punto se expondrán, en líneas generales, los factores de riesgo y/o medidas de prevención propuestas a nivel internacional para la conducción del transporte en general: tanto urbano

⁶⁷ Conducción que se efectúa sin realizar intercambio con otro conductor; incumpliendo de esa manera la normatividad; la cual obliga a emplear dos conductores cuando se conduzca periodos mayores a cuatro horas en la noche, o más de cinco horas en el día.

⁶⁸ El lugar más común utilizado para dormir, fue la bodega del ómnibus (32%). Cónf. Ibídem.

⁶⁹ Los momentos del día en que los conductores manifestaron tener mayor cansancio fueron: la madrugada (34%), en las noches (31%) y en las tardes (29%). La principal maniobra utilizada para evadir el cansancio fue el escuchar música, manifestando como causa primordial de accidentes, al cansancio (54%). Cp. Ídem, p. 709.

como transporte en carretera⁷⁰; incluyéndose estudios vinculados al género.

a) España: Transporte por carretera, urbano e interurbano

Transporte de viajeros por carretera⁷¹

Se le denomina al transporte brindado en autobús, tanto en servicio regular (con horarios establecidos), como en servicio discrecional (no programado, sin horarios) y servicio urbano (desplazamiento en ciudades)⁷², efectuado mayoritariamente por hombres, y con escasez de conductores profesionales⁷³.

Riesgo Laboral	Causa	Medida Preventiva
Lesiones musculoesqueléticas ⁷⁴	Malas posturas Misma postura por tiempo prolongado. Asientos mal diseñados	Evitar permanecer inmóvil. Evitar el trabajo repetitivo. Alternar posturas. Incorporación de pausas frecuentes en ritmo de trabajo.
Exposición a vibraciones ⁷⁵	Conducción sobre superficies inestables. Falta de mantenimiento en volante y palanca de cambios. Ausencia de amortiguación en asientos de conducción.	Empleo de vehículos con baja intensidad de vibración en neumáticos. Mantenimiento de mecanismos amortiguadores. Reducción del tiempo de

⁷⁰ Se incluirán los estudios del transporte por carretera, por la similitud de la actividad desempeñada, no obstante no ceñirse al ámbito urbano (transporte en ciudad); para ello se escogerán los factores de riesgo posibles a ser replicados en el transporte urbano de la ciudad de Lima.

⁷¹ Basado en las investigaciones realizadas por Transforma Fundación Laboral del Transporte por Carretera y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo del Ministerio de Trabajo e Inmigración de España. Cfr. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales. Sector de transporte viajeros por carretera*. Madrid, 2012, S.E. Consulta: 03 de mayo de 2013.
www.fundaciontransforma.es/Proyectos.%20PRL/guia.pdf

INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. *Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte Colectivo por Carretera*. S.L: S.A. Consulta: 03 de mayo de 2013.

www.insht.es/.../PortalesTematicos/Transportista/.../GUÍA%20PRÁCTIC...

⁷² TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, óp. cit., p. 31.

⁷³ INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO, óp. cit., p. 4.

⁷⁴ Las lesiones musculoesqueléticas generan lumbalgias. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, óp. cit., p. 34

⁷⁵ La exposición a vibraciones, en el caso de ser constantes, producen graves alteraciones neurológicas. Ídem, pp. 34 y 35.

		<p>exposición a vibraciones.</p> <p>Adecuar la velocidad al estado de la vía.</p>
Exposición a ruido ⁷⁶	<p>Ruido ambiental (del motor del vehículo, el tráfico, maquinarias presentes en la vía, ruido de calles).</p> <p>Aparatos de radio a volumen alto.</p>	<p>Aislamiento de focos emisores</p> <p>Reducción de tiempos de exposición.</p> <p>Uso de equipos de protección individual.</p> <p>Aplicación de audiometrías.</p> <p>Efectuar el mantenimiento indicado por fabricante.</p>
Accidentes de tráfico	<p>Exceso de velocidad</p> <p>Mal estado de la vía</p> <p>Fatiga</p> <p>Alteraciones en el vehículo causadas por los pasajeros.</p>	<p>Ajustar la velocidad al estado de la vía y tráfico.</p> <p>Concentración permanente al volante.</p> <p>Prohibición de conversaciones de pasajeros con conductor.</p> <p>Formar a conductores en primeros auxilios</p> <p>Respeto de jornada de trabajo</p> <p>Instalación de sistema de comunicaciones de manos libres.</p>
Somnolencia ⁷⁷	<p>Efectos:</p> <p>Demora del tiempo de reacción.</p> <p>Disminución de la memoria y aumento de confusiones y errores.</p> <p>Doble visión</p> <p>Pérdida de conciencia (por “microsueños”).</p> <p>Incorrecta identificación del</p>	<p>Evitar conducir entre las 2am y 4am.</p> <p>Impedir la adopción de posturas de conducción que faciliten la relajación.</p> <p>Realizar paradas frecuentes para romper monotonía.</p> <p>Mojarse la cabeza y brazos con agua fría.</p> <p>Prohibir el uso de música</p>

⁷⁶ La exposición a ruido constante genera fatiga y molestias, llegando a producir la pérdida auditiva (sordera o hipoacusia). Cp. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO, p. 36 y 37.

⁷⁷ La somnolencia favorece la incidencia de accidentes de tránsito. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, óp. cit., p. 36.

	entorno y objetos.	relajante; bebidas alcohólicas y depresores del sistema nervioso. Impedir modificar las horas del sueño.
Cortes y golpes ⁷⁸	Operaciones de limpieza del vehículo. Falta de atención al entrar y salir del vehículo. Iluminación inadecuada. Uso de herramientas defectuosas.	Prestar atención al entrar y salir del vehículo. Utilizar herramientas adecuadas y guantes para evitar cortes.
Contacto eléctrico ⁷⁹	Manipulación no adecuada de baterías. Manipulación de cables pelados. Uso de herramientas no apropiadas. Empleo de equipos eléctricos en zonas húmedas o con ropa o manos mojadas.	Revisión eléctrica periódica del vehículo. Verificar estado de equipos eléctricos, al momento de manipularlos. No utilizar cables pelados. Uso de herramientas con aislamiento eléctrico. No apagar fuego de origen eléctrico con agua.
Incendios y explosiones	Mantenimiento inadecuado del vehículo (fuga de combustible, motor, etc.). Cigarros mal apagados	Revisión del motor, circuito eléctrico o parte del vehículo susceptible de causar chispas, en zona ventilada. Uso de extintores. No fumar en el vehículo.

⁷⁸ Los cortes y golpes pueden generar lesiones de tipo físico como cortes, hematomas, fisuras, aplastamiento, etc. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO, óp. Cit., pp. 20 y 21.

⁷⁹ El riesgo de contacto eléctrico acarreará consecuencias que podrán llegar, según la gravedad, hasta la muerte. Cónf. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO, p. 27.

Mujeres en el transporte urbano e interurbano⁸⁰

Riesgo Laboral	Causa	Medida Preventiva
Inexistencia de baños	Efectos: daño fisiológico y desgaste psíquico.	Concepción del transporte público como estructura moderna.
Falta de formación para enfrentar conflictos	Conflictos originados por los pasajeros.	Formación en manejo de situaciones de conflicto.
Relaciones humanas inadecuadas en el trabajo	Apoyo de los mandos intermedios a los pasajeros, frente a las conductoras. Presión de compañeros de trabajo sobre la forma en que conductoras ejercen su trabajo. Violencia de pasajeros frente a conductoras.	Informar a pasajeros funciones y responsabilidades de conductoras, para evitar que se les exijan responsabilidades que no corresponden. Presencia de psicólogos Políticas de integración de mujeres en conjunto de conductores. Disponer mecanismos de protección frente a agresiones y conflictos.
Deslumbramiento de luz diurna o nocturna		Solucionar problemas de reflejos de lunas de autobús.
Asientos mal diseñados o en mal estado		Mantenimiento de asientos. Informar a trabajadoras sobre regulación de asientos.
Carga de	Nivel de atención elevado ocasionado por el tráfico, cobro de billetes, vigilancia de las entradas y salidas de bus	Diseño adecuado de descansos.

⁸⁰ Los factores de riesgos en mención han sido extraídos de la investigación realizada por la Federación de Comunicación y Transporte de Comisiones Obreras de España. Cfr. FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE DE CCOO. *Conductoras de autobuses urbanos e interurbanos. Factores de riesgo psicosociales. Vestuario femenino*. S.L., S.A. Consulta: 20 de setiembre de 2014 http://www.tcmugt.es/carreteras/Archivos/conductoras_autobuses.pdf

trabajo	para evitar accidentes, y estabilidad de los pasajeros dentro del bus. Efectos: estrés y fatiga mental.	
Cumplimiento de horarios establecidos (estresor laboral)		Ajuste de tiempos de trabajo. Incremento de servicios de buses.
Conciliación de la vida familiar versus trabajo	Trabajo en días festivos y fines de semana, desestabiliza la vida personal de mujeres a cargo del mantenimiento del hogar. Efecto: desgaste psíquico.	Instauración de servicios de guardería (de 0-3 años). Reducción de jornadas de trabajo. Campañas de sensibilización sobre corresponsabilidad familiar.
Estrés	Condiciones de trabajo.	Reconocimiento al buen rendimiento. Oportunidades de carrera profesional. Definición de responsabilidades en trabajadores. Promover la interacción social entre trabajadores. Establecer calendarios de trabajo compatibles con responsabilidades fuera del trabajo.

b) México: Estresores laborales en conductores de transporte público

En esta investigación se incidió directamente en el estudio de las posibles causas que generan estrés en los conductores de transporte público colectivo del municipio de Cuernavaca del estado de Morelos⁸¹. Por consiguiente, este ensayo se ciñó al análisis de un factor de riesgo en específico: estresores laborales.

Los estresores detectados de mayor incidencia fueron los siguientes:

- El tráfico
- Presión del tiempo para checar tarjeta de control con los checadores o controladores.
- Exigencias para completar el dinero de la cuenta (pago fijo hecho por conductores a sus jefes: dueños de carros).
- Cuando se atraviesa un auto.
- El calor
- Los minutos cobrados al conductor.
- Cuando pasajeros desean bajar donde ellos desean.
- Escasez de pasajeros
- Las manifestaciones
- Cierre del paso por otros conductores.
- Descomposición del vehículo.
- Cuando pasajero indica quieren pagar menos.
- Cuando taxistas no paran donde debería de ser, haciéndolo donde ellos quieren.
- Cuando el pasajero agrade al operador verbalmente.
- Las personas que no se recorren por más que se les diga⁸².

⁸¹ Estudio aplicado a 191 conductores varones; con edad mínima registrada de 19 años, edad promedio de 35 años y edad máxima de 67 años; con formación igual o menor a la secundaria. Cf. LIMA ARANZAES, Carla C. y Arturo JUÁREZ GARCÍA. "Estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el estado de Morelos, México". *Ciencia y Trabajo*. Providencia, 2008, año 10, número 30. Consulta: 27 de marzo de 2012.

<http://www.cienciaytrabajo.cl/pdfs/30/cyt30.pdf>

⁸² "Cuando los pasajeros no se desplazan hasta el fondo [del vehículo] para dar más espacio a los que subirán más adelante". Ídem, p. 129.

- c) Cuba: Factores de riesgo de accidentalidad en conductores profesionales

En el este ensayo se realizó un estudio descriptivo a 78 conductores de tres entidades transportistas de la provincia de Pinar del Río; dedicadas al transporte de pasajeros (empresa número 1), transporte de carga (empresa número 2) y transporte de escolares (empresa número 3)⁸³.

Los factores de riesgo que contribuyen a la accidentabilidad fueron los siguientes:

- Enfermedades cardiovasculares⁸⁴.
- Estrés⁸⁵
- Ingesta de bebidas alcohólicas.

3. Clasificación teórica de factores de riesgo

En la presente tesis se adoptará una clasificación basada en la combinación de los factores de riesgo contemplados en la legislación nacional estatal⁸⁶.

La clasificación a tomarse en este trabajo será la detallada a continuación:

- a) Factor de riesgo biopsicosocial
- b) Factor de riesgo disergonómico
- c) Factor de riesgo físico
- d) Factor de riesgo químico
- e) Factor de riesgo biológico

Como definición de los mismos, se adoptarán las siguientes:

⁸³ "Cuando los pasajeros no se desplazan hasta el fondo [del vehículo] para dar más espacio a los que subirán más adelante". Ídem, p. 129.

⁸⁴ Enfermedad ocasionada por la hipertensión arterial y consumo de tabaco. Ídem, p. 5.

⁸⁵ Siendo la hipertensión arterial un factor determinante para la producción de estrés. Ibídem.

⁸⁶ Legislación peruana constituida por el Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2012-TR; por el Manual de Salud Ocupacional; por la Resolución Ministerial N° 374-2008-TR, Listado de los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que generan riesgos para la salud de la mujer gestante y/o el desarrollo normal del embrión y el feto, sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia y los períodos en los que afecta el embarazo; el listado de actividades, procesos, operaciones o labores, equipos o productos de alto riesgo; y, los lineamientos para que las empresas puedan realizar la evaluación de sus riesgos; y por la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR, Norma básica de ergonomía y de procedimiento de evaluación de riesgo disergonómico.

a) Factor de riesgo biopsicosocial:

De acuerdo a lo señalado por la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR, define a estos riesgos como “[aquellas] condiciones que se encuentran presentes en una situación laboral y que están directamente relacionadas con el ambiente, la organización, el contenido del trabajo y la realización de las tareas, y que afectan el bienestar o a la salud (física, psíquica y social) del trabajador, así como al desarrollo del trabajo”⁸⁷⁸⁸.

De esta manera, la inclusión del bienestar y salud física, psíquica y social en la definición, constituirá el motivo del por qué la referida Resolución Ministerial denomina a este factor de riesgo como uno “biopsicosocial”; por integrar en él, al ser humano como un todo⁸⁹.

En este sentido, estos factores de riesgo demandarán en el trabajador una capacidad de adaptación constante⁹⁰.

Dentro de los riesgos y consecuencias generadas por los factores de riesgo biopsicosociales tenemos, a⁹¹⁹²⁹³⁹⁴:

⁸⁷ Así lo dispone el punto 3.7 del Glosario de Términos de la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Cónfr. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Aprueban la Norma Básica de Ergonomía y de Procedimiento de Evaluación de Riesgo Disergonómico*. 28 de noviembre de 2008.

⁸⁸ Definición similar puede encontrarse en el Manual de Salud Ocupacional publicado en el 2005 por el Ministerio de Salud. Cónfr. MINISTERIO DE SALUD, loc. cit.

⁸⁹ Así lo expresa Mikel Urrutikoetxea, quien aclara que este riesgo tiene un origen no únicamente físico, sino también psicosocial, al incluirse a las relaciones personales del trabajador, así como a su medio de trabajo y a los aspectos organizacionales. Es así que define a esta clase de factores de riesgo como “aquellas características de las condiciones de trabajo y, sobre todo, de su organización, que afectan a la salud de las personas a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos a los que también llamamos estrés. Cp. URRUTIKOETXEA BARRUTIA, Mikel. “Reflexiones en torno a la prevención de los riesgos psicosociales”. *Revista de Derecho Social*. Albacete, 2007, número 39, pp. 73-74.

⁹⁰ Cp. MINISTERIO DE SALUD, óp. cit., pp. 27 y 54.

⁹¹ Cfr. Ídem, p. 76.

⁹² Cónfr. MARUGÁN GACIMARTÍN, Palmira y Otros. “Prevención de Riesgos Laborales en los Trabajadores del Sector Transporte (Parte I)”. *Revista de la sociedad española de medicina y seguridad del trabajo*. Valencia, 2001, número 11. Consulta: 03 de junio de 2012.

<http://www.svmst.com/Doble.htm>

⁹³ Cf. MINISTERIO DE SALUD, óp. cit., p. 27.

⁹⁴ Cp. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. *NTP 705: Síndrome de estar quemado por el trabajo o "burnout" (II): consecuencias, evaluación y prevención*. 2005. Consulta: 30 de abril del 2015

http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/701a750/ntp_705.pdf

Factor de riesgo:	Resultado:
1) El estrés laboral	1) Cambios de comportamiento.
2) En síndrome del quemado por el trabajo	2) Alteraciones del área cognitiva como: desatención, falta de concentración, olvidos, etc.
3) La fatiga profesional	3) Baja autoestima. 4) Fatiga.
4) El acoso laboral (moral, sexual y discriminatorio)	5) Deficiencias nutricionales 6) Consumo de alcohol y drogas 7) Incremento de riesgo de:
5) Otras formas de violencia en el trabajo	7.1. Enfermedades cardiovasculares, sobre todo: hipertensión arterial. 7.2 Enfermedades reumáticas dorsolumbares y de miembros superiores. 7.3 Sufrir accidentes.
	8) Enfermedades dermatológicas: soriasis, neurodermatitis Trastornos psicológicos: depresión, ansiedad, desgaste laboral. 9) Trastornos de estrés agudo y estrés postraumático. 10) Enfermedades respiratorias: asma, hiperactividad respiratoria. 11) Patologías gástricas: úlceras 12) Conductas agresivas 13) Suicidios 14) Influencia en cáncer y enfermedades autoinmunes.

b) Factor de riesgo disergonómico:

La Resolución Ministerial N° 375-2008-TR contempla una definición al respecto, señalando que, “[es] aquel conjunto de atributos de la tarea o del

puesto, más o menos claramente definidos, que inciden en aumentar la probabilidad de que un sujeto, expuesto a ellos, desarrolle una lesión en su trabajo. Incluyen aspectos relacionados con la manipulación manual de cargas, sobreesfuerzos, posturas de trabajo, movimientos repetitivos”⁹⁵.

Como podrá observarse, el riesgo disergonómico formaría parte de los riesgo biopsicosociales, por atender a las características o condiciones de la función a cumplir por el trabajador, o correspondientes a su puesto de trabajo; mientras que los riesgos biopsicosociales atienden a un concepto más amplio como se señaló líneas arriba; por incluir no solo a las condiciones de la tarea o puesto, sino también a los relacionados con el ambiente y la organización del trabajo.

Dentro de los riesgos disergonómicos y daños a la salud tenemos⁹⁶:

Factor de Riesgo	Resultado
Manipulación de cargas / Carga física	Enfermedades muscoesqueléticas, como las relacionadas con dolores dorsolumbares: <ul style="list-style-type: none"> • Tenosinovitis: inflamación de los tendones y de las vainas que los recubren. • Bursitis. • Miositis: inflamación de músculos. • Artritis
Posturas forzadas	Enfermedades muscoesqueléticas relacionadas con esfuerzos repetitivos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Traumatismos acumulativos 2. Generación de dolor e inflamación aguda

⁹⁵ Así lo dispone el punto 3.8 del Glosario de Términos de la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Cfr. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Resolución Ministerial N° 374-2008-TR. Aprueban el listado de los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que generan riesgos para la salud de la mujer gestante y/o el desarrollo normal del embrión y el feto, sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia y los períodos en los que afecta el embarazo; el listado de actividades, procesos, operaciones o labores, equipos o productos de alto riesgo; y, los lineamientos para que las empresas puedan realizar la evaluación de sus riesgos.* 28 de noviembre de 2008.

⁹⁶ Cp. EL PORTAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. DISCAPNET. *Enfermedades laborales. Trastornos muscoesqueléticos.* Consulta: 15 de junio de 2012
http://salud.discapnet.es/Castellano/Salud/Prevencion_Riesgos/Enfermedades/Paginas/E_L_enfermedad_2.aspx

	<p>o crónica de tendones, músculos o cápsulas nervios.</p> <p>3. Afección de extremidades: muñecas, mano, codo, tronco u hombro.</p>
Movimientos repetidos	Lesiones muscoesqueléticas: Tendinitis, peritendinitis, tenosinovitis, mialgias, contracturas musculares, y neuropatías por atrapamientos de nervios distales ⁹⁷ .

c) Factor de riesgo físico:

De acuerdo a lo indicado por la Universidad del Valle, los factores de riesgo físico son:

[...] todos aquellos factores ambientales que dependen de las propiedades físicas de los cuerpos, tales como carga física, ruido, iluminación, radiación ionizante, radiación no ionizante, temperatura elevada y vibración, que actúan sobre los tejidos y órganos del cuerpo del trabajador y que pueden producir efectos nocivos, de acuerdo con la intensidad y tiempo de exposición de los mismos⁹⁸.

Por su parte, Olga Beatriz Guzmán Suárez, en la Revista de Terapia Ocupacional de la Asociación Profesional Gallega de Terapeutas Ocupacionales, incluye a los factores de riesgo físico dentro de la ergonomía denominada como “ergonomía ambiental”; al definirla como:

[...] [el] análisis de las condiciones de trabajo [que] conciernen al espacio físico del trabajo, ambiente térmico, ruidos, iluminación, vibraciones, posturas de trabajo, desgaste energético, carga mental, fatiga nerviosa, carga de trabajo y todo aquello que pueda poner en peligro la salud del trabajador y su equilibrio psicológico y nervioso⁹⁹.

⁹⁷ SERVICIO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. Guía de buenas prácticas para la prevención de riesgos laborales. Badajoz: Gerencia del área de salud de Badajoz, 2009, p. 50. Consulta: 7 de julio de 2012.

<http://www.areasaludbadajoz.com/datos/profesionales/guia%20de%20buenas%20practicass.pdf>

⁹⁸ VICERRECTORÍA DE BIENESTAR UNIVERSITARIO. *Factores de riesgo ocupacional*. Cali: Sección de Salud Ocupacional. Universidad del Valle, S.A. Consulta: 03 de junio de 2012. Revisado: 03 de junio de 2012.

<http://saludocupacional.univalle.edu.co/factoresderiesgocupacionales.htm>

⁹⁹ Cfr. GUZMÁN SUÁREZ, Olga Beatriz. “Ergonomía y Terapia Ocupacional”. *TOG (A Coruña)*. 2008, volumen 5, número 1, p. 23. Consulta: 15 de junio de 2012

Sin embargo, conforme a la definición recogida en la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR sobre riesgos disergonómicos, la legislación peruana no incluiría dentro de estos últimos, a los riesgos físicos¹⁰⁰.

De igual manera lo hace la Resolución Ministerial N° 374-2008-TR, quien clasifica de manera separada a los agentes físicos de los disergonómicos¹⁰¹.

Por consiguiente, en el presente trabajo, se ha adoptado una discriminación de los factores de riesgo disergonómico y físicos; optándose por la definición brindada por la Universidad del Valle.

A modo de ejemplo, podemos agrupar a los factores de riesgo físico y sus respectivas consecuencias en la salud, de la siguiente manera¹⁰²¹⁰³:

Riesgo físico	Resultado
Ruido	Pérdida auditiva; trastornos sobre el aparato digestivo; trastornos respiratorios; alteraciones en la función visual; trastornos cardiovasculares; trastorno del sueño, irritabilidad y cansancio.
Temperatura	<ul style="list-style-type: none"> • Temperatura baja: intenso temblor que puede conllevar a la hipotermia y ésta, a la muerte. • Temperatura elevada: pérdidas de conocimiento, mareos, vértigos, trastornos circulatorios y cardíacos¹⁰⁴; irritabilidad aumentada, laxitud, ansiedad e inhabilidad

<http://revistatog.3owl.com/num7/original2.htm>

¹⁰⁰ Así se entiende de lo dispuesto en el punto 3.8 del Glosario de Términos de la Resolución Ministerial. Cónf. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO, op. cit., p. 4.

¹⁰¹ Expuesto en los Anexos N° 1 y 5 de la Resolución Ministerial. Cfr. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. Op. cit., p. 3-4 y 14.

¹⁰² VILLALVA, Juana. *Tipos de riesgos*. Puerto La Cruz: Monografías. Consulta: 15 de junio de 2012

<http://www.monografias.com/trabajos35/tipos-riesgos/tipos-riesgos.shtml>

¹⁰³ Cfr. CENTRO DE SERVICIOS A LA SALUD REGIONAL ANTIOQUIA. *Curso básico salud ocupacional. Factores de riesgo ocupacionales*. Antioquía: S.A., p. 5-13. Consulta: 18 de junio de 2012.

<http://www.slideshare.net/elizabeth307/cartilla21-3692675>

¹⁰⁴ Cónf. INTERSINDICAL VALENCIANA. *La temperatura en los centros de trabajo y estudio*. Ficha N° 1. 2000, p. 1. Consulta: 15 de junio de 2012.

www.intersindical.org/salutlaboral/stepv/tempe_STEE.pdf

	para concentrarse, calambres, agotamiento y shock térmico.
Iluminación ¹⁰⁵	Fatiga en ojos; responsable de accidentes de trabajo; perjudica el sistema nervioso y facilita trabajos deficientes ¹⁰⁶ .
Vibraciones	Traumatismos en columna vertebral; dolores abdominales y digestivos; problemas de equilibrio; dolores de cabeza y trastornos visuales.
Radiaciones no ionizantes ¹⁰⁷	Genera efectos dañinos en la piel, incluso cáncer. Daños en los ojos (ejm. pérdida de agudeza visual, fatiga ocular, cataratas) ¹⁰⁸ .

d) Factor de riesgo químico:

Siguiendo lo indicado por la Universidad Politécnica de Valencia, riesgo químico es todo aquello “susceptible de ser producido por una exposición no controlada a agentes químicos”¹⁰⁹.

El agente químico podrá generar lesiones a través de tres vías: la vía inhalatoria (a través de la respiración), la vía dérmica (a través de la piel), y la ingestión (por la boca)¹¹⁰¹¹¹.

¹⁰⁵ Cfr. VILLALVA, Juana, loc. cit.

¹⁰⁶ Cónf. VILLALVA, Juana, loc. cit.

¹⁰⁷ Las radiaciones no ionizantes comprenden las radiaciones infrarrojas y radiaciones ultravioletas. Cfr. MINISTERIO DE SALUD. *Manual de Salud Ocupacional*. Lima: Perúgraf Impresores. 2005, p. 24-25.

¹⁰⁸ Cp. SERMESA. *ART. Prevención de Riesgos Laborales: Radiaciones No Ionizantes*. S.L.: 2008. Consulta: 18 de junio de 2012.

http://www.sermesa.es/index.php?option=com_content&task=view&id=138&Itemid=68

¹⁰⁹ Cfr. SERVICIO INTEGRADO DE PREVENCIÓN EN RIESGOS LABORALES. *Riesgos de origen químico*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Consulta: 03 de junio de 2012

http://www.sprl.upv.es/D7_2_b.htm#r2

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ La norma nacional, el Reglamento sobre Valores Límite Permisibles para Agentes Químicos en el Ambiente de Trabajo, aprobado por el Decreto Supremo N° 015-2005-SA, no cuenta con definición de factor de riesgo químico, no obstante sí lo hace respecto de agentes químicos; conceptualizándolos como: “todo elemento o compuesto químico, por sí solo o mezclado, tal como se presenta en estado natural o es producido, utilizado o vertido, incluido el vertido como residuo, en una actividad laboral, se haya elaborado o no de modo intencional y se haya comercializado o no”. Cfr. Artículo 4 literal a) del Decreto Supremo N° 015-2005-SA.

Ejemplo de factores de riesgo químicos, tenemos a los sólidos, al polvo, fibras, humo, humo metálico, gases, vapores, nieblas y aerosoles¹¹²¹¹³¹¹⁴.

Los factores de riesgo químico suelen ocasionar efectos irritantes, corrosivos, asfixiantes o tóxicos, pudiendo ingresar al organismo a través de la vía respiratoria, dérmica, digestiva o parenteral (penetración directa del químico en el organismo por medio de heridas)¹¹⁵.

e) Factor de riesgo biológico:

El Instituto Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo del Ministerio de Empleo y Asuntos Sociales de España lo conceptualiza como “[...] aquel riesgo asociado con la exposición a agentes biológicos”. Entendiendo por agentes biológicos a “los microorganismos, con inclusión de los genéticamente modificados, cultivos celulares y endoparásitos humanos, susceptibles de originar cualquier tipo de infección, alergia o toxicidad”¹¹⁶.

Entre las enfermedades producidas por la exposición a agentes biológicos en el mundo del trabajo tenemos, a modo de muestra, las siguientes: la hepatitis B, hepatitis C, el síndrome de inmunodeficiencia adquirida (SIDA), la tuberculosis¹¹⁷, la brucelosis¹¹⁸, el carbunco¹¹⁹, el tétano en colectivos tan

¹¹² Cfr. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. *Límites de exposición profesional para agentes químicos en España*. Gobierno de España, Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Madrid: Servicios Gráficos Kenaf, S.L., S.A., p. 22. Consulta: 13 de junio de 2012

<http://www.insht.es/portal/site/Insht/menuitem.1f1a3bc79ab34c578c2e8884060961ca/?vgnnextoid=528134>

¹¹³ Cónf. GARCÍA HUAMÁN, FLOR TERESA. *Semana 10. Identificación de riesgos ambientales. Trabajo Grupal Comparación de los límites de exposición profesional para agentes químicos en el Perú con la comunidad europea*. S. C., 2011. Consulta: 13 de junio de 2012

http://www.florgarcia.com/wp-content/uploads/2011/07/SEMANA10CONTAMINANTES_QU%C3%8DMICOS.pdf

¹¹⁴ Cónf. UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES. *Guía de agentes químicos peligrosos*. Madrid: Comisión Ejecutiva Confederal de la UGT, 2004, p. 21. Consulta: 13 de junio de 2012

<http://www.feteugt-cyl.es/Salud%20laboral/Publicaciones/guia%20de%20agentes%20quimicos.pdf>

¹¹⁵ Cp. MINISTERIO DE SALUD. *Manual de Salud Ocupacional*. Lima: Perúgraf Impresores. 2005, p. 23-24.

¹¹⁶ INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. *NTP: 571: Exposición a agentes biológicos: equipos de protección individual*. Gobierno de España, Ministerio de Empleo y Seguridad Social, S.A. Consulta: 13 de junio de 2012.

http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTécnicas/NTP/Ficheros/501a600/ntp_571.pdf

¹¹⁷ Enfermedades frecuentes en actividades laborales en ambientes sanitarios.

¹¹⁸ Que puede afectar a ganaderos, veterinarios y trabajadores de mataderos en contacto con animales infectados. Cfr. *Ibidem*.

¹¹⁹ Genera riesgo para trabajadores que manipulan pelo, pieles, lana y derivados de animales infectados. Cónf. *Ibidem*.

diversos como trabajadores del medio agropecuario, bomberos, forestales o cuidadores de parques y jardines¹²⁰, difteria, polio, oftalmia purulenta, cisticercosis, encefalitis aguda, etc.¹²¹.

4. Factores de riesgo laborales y sus efectos en la salud, en los operadores del sector de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana

4.1. Breve reseña

En este estudio se ha analizado la situación de veintinueve (29) operadores de transporte urbano regular de pasajeros, escogidos al azar; pertenecientes a doce (12) empresas de transporte.

El análisis fue aplicado en atención a la información recogida por la autora en dos espacios de tiempo: Por un lado las encuestas aplicadas en el año 2014 a veinte (20) operadores encuestados para la presente tesis; constituidos por ocho (8) cobradores y ocho (8) conductores de cinco (5) empresas de transporte urbano regular de pasajeros, y cuatro (4) conductores del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima - Protransporte (en adelante Metropolitano). Por otro lado, en el año 2012 se encuestaron a nueve (9) cobradores pertenecientes a seis (6) empresas de transporte urbano regular de pasajeros¹²²¹²³.

Las encuestas fueron preparadas con base a tres estudios internacionales, así como a la elaboración propia de la autora de esta investigación¹²⁴. Para lo cual

¹²⁰ ídem.

¹²¹ Cónf. MINISTERIO DE SALUD, óp. cit., p. 27.

¹²² Encuestas llevadas a cabo por la autora para el curso de seguridad y salud en el trabajo, de la Maestría de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Pontificia Universidad Católica del Perú; semestre 2012-I.

¹²³ Empresas de transporte urbano regular de pasajeros como: ETRAMSMSA (Empresa de Transportes Magdalena-San Miguel S.A.), Translima S.A., José Gálvez (Empresa de transportes José Gálvez S.A.), ETRANSLAMAR S.A.C (Empresa de Transportes y Servicios La Mar S.A.C.), Empresa de Transportes 505 (Empresa de Transportes Quinientos Cinco S.A.) y ET Bronca (Miguel Albites Juliana Sandy).

¹²⁴ Estudios internacionales como:

LIMA ARANZAES, Carla C. y Arturo JUÁREZ GARCÍA. "Estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el estado de Morelos, México". *Ciencia y Trabajo*. Providencia, 2008, año 10, número 30.

ROCHE I VALLÈS, MONICA. *Manual para la identificación y riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera*. Barcelona: Direcció General de Relacions Laborals. Departament de

se contó con la validación de la doctora Lilian Capone, catedrática de la Universidad de Buenos Aires, Argentina, y especialista en salud laboral.

En este sentido, la información obtenida representará únicamente una selección aleatoria, ateniendo a un estudio de diseño descriptivo. Las encuestas elaboradas para la presente tesis se realizaron a través de un cuestionario formulado en base a un esquema simple de preguntas, vinculadas a la situación laboral y a los posibles factores de riesgo que podrían encontrarse en estos trabajadores, siendo de orientación para ello, los factores de riesgo señalados en los estudios nacionales e internacionales comentados líneas arriba.

La encuesta fue estructurada de la siguiente manera:

- Datos generales: Se consultaron datos como edad, género, vínculos de parentesco con chofer, tipo de vehículo en el que se desempeña, nombre de la empresa de transportes, persona o empresa que lo contrató, e identificación del titular (dueño) del vehículo.

Esta información coadyuvará para determinar posibles relaciones de trabajo familiar (trabajo por cuenta propia), así como a la identificación del contratante y género de la persona entrevistada.

- Relación de trabajo: Se indagó información relativa al registro en planillas, forma de pago e importe semanal pagado.
- Tiempo de trabajo: Se preguntaron datos como horarios de trabajo, duración del descanso entre viajes, trabajo (y pago) en día feriados.

Estos datos permitirán determinar, junto a las respuestas contestadas sobre relación de trabajo, si la persona se encuentra bajo una relación de dependencia o no¹²⁵.

Treball, 2009.

TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales. Sector de transporte viajeros por carretera*. Madrid, 2012, S.E.

¹²⁵ Excluyéndose al trabajo familiar; el cual se encuentra incluido dentro del trabajo por cuenta propia.

- Factores de riesgo: agrupados conforme a la clasificación adoptada en la presente tesis.

4.2. Clases de trabajadores detectados en la investigación

En este punto se brindarán los resultados obtenidos en las encuestas llevadas a cabo por la autora en el año 2012 y 2014, a efectos de tener una visión mayor de la situación de los operadores del transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana.

a) Encuestas del año 2012:

Indicador	Cobradores
Trabaja en combi	Sí : 100%
Género	Hombre : 33.33% Mujer : 22.22% No responde: 44.45%
Edad promedio	22.2 años
Registrado en planillas	No : 100%
Cumplen jornada de Trabajo	Sí : 100%
Jornada diaria promedio	11 horas
Días de trabajo semanal promedio	4.89 días
Pago de seguro de salud	Sí : 11.11%
Forma de pago	En efectivo: 88,89%

b) Encuestas del año 2014:

Indicador	Cobradores	Conductores	Conductores Metropolitanos
Trabaja en coaster	88%	75%	

Indicador	Cobradores	Conductores	Conductores Metropolitanos
Trabaja en combi	13%	12.50%	
Trabaja en bus más grande			100%
Trabaja en: No contesta		12.50%	
Género	Mujer : 62.50% Hombre : 37.50%	Hombre : 100%	Hombre : 100%
Edad promedio ¹²⁶	34.38 años	45.88 años	42.75 años
Tiempo de servicios promedio en la misma empresa de transporte ¹²⁷	1.89 años	3.21 años	0.44 años
El chofer es: a) Su amigo b) Su esposo c) Su primo d) No responden	a) 75% b) 25%	a) 75% b) 0.00% c) 25%	a) 0% b) 0% c) 0% d) 100%
Lo contrató: a) La empresa de transportes b) El chofer c) Usted mismo d) El dueño del vehículo e) Nadie f) No responde	a) 0.00% b) 37.50% c) 62.50%	a) 12.50% b) 0.00% c) 0.00% d) 67.50% e) 12.50% f) 12.50%	a) 100% b) 0% c) 0% d) 0% e) 0% f) 0%
Empresa de transportes es dueña del vehículo ¹²⁸	No : 100%	Sí: 12.50% No: 87.50%	Sí: 100%
Si la empresa no es dueña, ¿Quién es el dueño del vehículo?	Su esposo: 13%	Propio: 25% De un amigo, vecino o conocido: 62.50%	

¹²⁶ Promedio alcanzado de la sumatoria de las edades contestadas, aplicándose la división entre el universo de personas.

¹²⁷ La edad promedio fue obtenida de la conversión de las respuestas de años, a meses, para que de esa manera las respuestas estén uniformizadas a meses; aplicándose la división entre el universo de entrevistados.

¹²⁸ Una de las personas contestó que el dueño del vehículo es su esposo; más no la empresa de transportes.

Indicador	Cobradores	Conductores	Conductores Metropolitanos
Registrado en planillas	No : 100%	No : 100%	Sí : 100%
Ha firmado contrato de trabajo	No : 100%	No : 100%	Sí : 100%
Le entregan boleta de pago	No : 100%	No : 100%	Sí : 100%
Forma de pago	En efectivo : 100%	En efectivo : 100%	Por banco : 100%
Cumplen jornada de Trabajo	Sí : 100%	Sí : 100%	Sí : 100%
Promedio de jornada diaria ¹²⁹	13.84 horas	12.89 horas	8 horas
Días de trabajo semanal	05 días	6.38 días	6 días
Pago semanal promedio	S/. 356.25	S/. 326.25	S/. 500.00
Trabaja en feriados	Sí : 100%	Sí : 87.50% No : 12.50%	Sí : 75% No : 25%
Descansa en feriados	37.50%	Sí : 87.50% No : 12.50%	Sí : 100%
Le pagan doble en feriado	No : 62.50% Sí : 37.50%	Sí : 100%	No : 75% Sí : 25%

De los resultados mostrados en ambas encuestas (años 2012 y 2014), se concluye que ninguno de los entrevistados se encuentra en planillas, no obstante uno de ellos haber manifestado que la empresa de transportes le paga un seguro de salud¹³⁰. Excepto los trabajadores del Metropolitano.

Por otro lado, se aprecia que la totalidad de personas prestan su actividad a favor de un tercero (empresa de transportes), siendo este último quien la dirige, al existir en los hechos, el desempeño de una actividad bajo una jornada de trabajo; por consiguiente, se concluye que el universo de entrevistados se encuentra bajo un trabajo por cuenta ajena libre subordinado.

Con relación a la respuesta brindada por uno de los entrevistados, al señalar

¹²⁹ Se consiguió el promedio de horas diarias trabajadas de la sumatoria de la jornada real trabajada, y la división entre el universo de entrevistados.

La jornada real laborada se obtuvo de la jornada diaria respondida por cada persona, menos el descuento del tiempo tomado por cada uno en el desayuno y almuerzo.

¹³⁰ La información del pago del seguro no es considerada como relevante para la presente tesis, puesto que no es de utilidad para la determinación de la calidad de trabajador por cuenta ajena libre subordinado.

que el conductor del vehículo es su esposo, habiendo manifestado además que no se encuentra registrada en planillas y no haber sido contratada por la empresa de transportes, se considera que no aplicaría la figura del trabajo por cuenta propia (trabajo familiar), puesto que si bien existe una relación de parentesco entre ambas personas (cónyuges), no se cumple con el requisito adicional exigido por la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo N° 003-97-TR para considerar a un trabajo como familiar: que el titular o propietario del negocio sea una persona natural. En este caso específico, la persona entrevistada cumple una labor ejecutada en favor de una persona jurídica, más no a favor de una persona natural, por consiguiente, un trabajo por cuenta ajena¹³¹.

4.3. Factores de riesgos encontrados y sus consecuencias en la salud

A continuación, indicaremos las respuestas brindadas por la población entrevistada en las encuestas aplicadas en los años 2012 y 2014, con relación a los factores de riesgo identificados y las consecuencias en la salud contestadas:

a) Encuestas del año 2012:

Tabla 01. Factores de riesgo - 2012

Factor de Riesgo Biopsicosocial	Cobradores
Jornadas de trabajo extensas	78.78%
Sensación de estrés y cansancio ¹³²	66.67%
Toma de alimentos a diferentes horas	55.56%
Ingesta de alcohol en horas de trabajo	11.11%
Factor de Riesgo Disergonómico	Resultado
Posturas forzadas	100%
Jornadas extensas en cucilllas (inclinado)	100%

¹³¹ Empresa de Transportes y Servicios Virgen de la Puerta S.A.; o nombre comercial: "VIPUSA".

¹³² Se informaron como razones del estrés: el trabajo, la rutina, el tráfico, la familia y estar parado.

Adormecimiento, hormigueo o pesadez en piernas	44.44%
Lumbalgia (dolor en columna)	33.33%
Factor de Riesgo Físico	Resultado
No uso de manga larga en verano	100%
Afonía	88.89%
No uso de protector solar	22.22%
Caídas y golpes	22.22%

Tabla 02. Factores de riesgo asociados a género y edad – 2012

Factor de Riesgo Biopsicosocial: Menores de edad	Resultado
Jornada en horario nocturno (6:00-10:00pm) ¹³³	11.11%
Factor de Riesgo Biopsicosocial vinculado al género: Mujeres	Resultado
Adormecimiento, hormigueo o pesadez en piernas	22.22%
Largas jornadas de trabajo (12 y 13 horas diarias)	22.22%

Debe tenerse presente que el desempeño de menores de edad en actividades de transporte público interurbano o en horarios nocturnos entre las 7:00 p.m. y 7:00 a.m., están prohibidas y calificadas como actividad de peligrosa por el Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES¹³⁴.

Por otro lado, los adolescentes requieren entre ocho horas y media a nueve horas de sueño cada noche para descansar sin tener consecuencias en su salud¹³⁵¹³⁶.

¹³³ Debe tenerse presente que los adolescentes requieren entre ocho horas y media a nueve horas de sueño cada noche para no acarrear consecuencias negativas en su salud

¹³⁴ Regulada en los literales puntos B.3 y B.8 del Decreto Supremo. Cónfr. MINISTERIO DE LA MUJER Y DESARROLLO SOCIAL. *Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES. Aprueban la Relación de Trabajos Peligrosos y Actividades Peligrosas o Nocivas para la Salud Integral y la Moral de las y los Adolescentes*. 19 de abril de 2010.

¹³⁵ Cp. GAVIN, Mary L. "¿Cuántas horas de sueño necesito?". Teenshealth from Nemours. S.L.: 2009.

Consulta: 12 de junio de 2012
http://kidshealth.org/teen/en_espanol/cuerpo/how_much_sleep_esp.html

¹³⁶ Al respecto la OIT indica que todo niño, necesita más horas de sueño para desarrollarse normalmente. Aclarando que factores como el estrés, largas jornadas o el trabajo a ritmo acelerado, ocasiona "heridas internas, las que no se curan fácilmente". Cónfr. PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA ERRADICACIÓN DEL TRABAJO INFANTIL (IPEC). *Niños en trabajos peligrosos. Lo que sabemos. Lo*

b) Encuestas del año 2014:

Tabla 03. Factores de riesgo - 2014

Factor de Riesgo Biopsicosocial	Cobradores	Conductores	Conductores Metropolitanos
Jornadas de trabajo extensas	Sí : 100%	Sí : 100%	No : 100%
Sensación de estrés	Sí : 87.50% No : 12.50%	Sí : 100%	Sí : 25%
Sensación de estrés en más de una ocasión	75%	100%	25%
Cantidad de horas que duerme	6.13 horas	7 horas	7 horas
Sensación de sueño mientras trabaja	63%	No : 100%	No : 100%
Mientras duerme en casa, ¿ha soñado con el trabajo?	50%	50%	50%
¿Ha pestañeado alguna vez mientras trabaja?	38%	38%	25%
Microsueños en el trabajo (ha pestañeado en el trabajo)	25%	No : 100%	No : 100%
No puede apartar problemas personales del trabajo	12.50%	No : 100%	No : 100%
Factor de Riesgo Disergonómico	Cobradores	Conductores	Conductores del Metropolitanos
Posturas forzadas	100%	100%	100%
Movimientos repetidos	100%	100%	100%
Horas promedio que permanece parado	12.88 horas		
Horas extensas que permanece parado	100%		
Horas promedio que permanece en cuclillas	0.88 horas		

Horas promedio que permanece sentado		10.63 horas	6.25 horas
Horas extensas que permanece sentado		100%	No : 100%
Factor de Riesgo Físico	Cobradores	Conductores	Conductores del Metropolitano
Pasadizos obstruidos (ingreso de pasajeros con bultos)	88%	88%	No : 100%
Accidentes de tránsito	63%	25%	No : 100%
Promedio de accidentes en 06 meses	1.25 veces	0.25 veces	0 veces
Golpes	63%	13%	No : 100%
Tropezos	63%	Esta pregunta no fue aplicada a choferes	
Caídas	13%	Esta pregunta no fue aplicada a choferes	
Siente vibraciones en el vehículo	13%	75%	No : 100%
Las vibraciones las siente en: a) El brazo b) La mano c) Las piernas	No fue aplicado este detalle en cobradores	a) 13% b) 13% c) 75%	a) No : 100% b) No : 100% c) No : 100%
El ruido del vehículo es agudo	50%	100%	50%
Ruido del vehículo le molesta	50%	No : 100%	No : 100%
El ruido del vehículo lo obliga a alzar voz	38%	No : 100%	No : 100%
Deslumbramiento al manejar	-----	13%	No : 100%
No utiliza manga larga para trabajar	50%	100%	100%
No utiliza protector solar para trabajar	50%	38%	100%
Vehículo no tiene extintor	63%	63%	0%
Vehículo no tiene salida de			

emergencia señalizada	38%	13%	0%
Vehículo no tiene triángulo de seguridad	25%	25%	0%
Vehículo no tiene neumático de reemplazo	0%	0%	50%
Vehículo no tiene herramientas de reemplazo	0%	0%	50%
Factor de Riesgo Químico	Cobradores	Conductores	Conductores del Metropolitano
Uso de diésel (petróleo)	100%	100%	0%
Uso de gas	0%	0%	100%
Antigüedad del vehículo	6.38 años	3.63 años	4 años
Exposición a contaminantes químicos del parque automotor: siente humo de otros vehículos	100%	0%	100%
Exposición a contaminantes químicos: siente humo del vehículo donde trabaja	13%	0%	0%

Tabla 04. Lista de estresores laborales – 2014¹³⁷

N°	Factor de Riesgo Biopsicosocial	Cobradores	Conductores	Conductores Metropolitano
1	La congestión vehicular (tráfico)	100%	63%	25%
N°	Factor de Riesgo Biopsicosocial	Cobradores	Conductores	Conductores Metropolitano
2	Ganar una carrera para lograr más viajes	25%	13%	0%
3	Presión del tiempo	25%	13%	25%
4	Claxon del vehículo donde trabaja	25%	0%	0%
5	Claxon de otros vehículos	87.50%	25%	25%
6	Cuando los ambulantes se meten en las	62.50%	63%	25%

¹³⁷ Los estresores laborales forman parte de los factores de riesgo denominados biopsicosociales, tal como se explicó en el punto 2 de este capítulo.

	pistas			
7	Cuando el vehículo donde trabaja se descompone	62.50%	88%	0%
8	Cuando otro vehículo le cierra el paso	25%	75%	0%
9	Pelear con otras empresas que coinciden en la misma ruta	37.50%	38%	0%
10	Que no le metan el carro	12.50%	13%	25%
11	Huelgas o protestas en las calles	37.50%	88%	25%
12	Cuando los taxis o autos privados o mototaxis, o taxis colectivos se estacionan en el paradero de buses	62.50%	38%	25%
13	Cuando los pasajeros desean bajar donde desean y no en paraderos establecidos	87.50%	25%	0%
14	Cuando pasajeros no quieren pagar pasaje	75%	0%	0%
15	Cuando pasajeros no pagan lo que corresponde	75%	0%	0%
16	Cuando los pasajeros dicen groserías	25%	38%	0%

Tabla 05. Factores de riesgo asociados a género – Encuestas del 2014

Factor de Riesgo Biopsicosocial vinculado al género: Mujeres	Cobradores	Conductores¹³⁸	Conductores del Metropolitano¹³⁹
Acoso (tocamientos en el trabajo)	13%	No : 100%	No : 100%
Factor de Riesgo Biopsicosocial vinculado al género: Mujeres	Cobradores	Conductores	Conductores del Metropolitano
Ha trabajado en estado de gestación	13% ¹⁴⁰	No : 100%	No : 100%
Partos prematuros	No : 100%	No : 100%	No : 100%
Abortos espontáneos	No : 100%	No : 100%	No : 100%

Por otro lado, los resultados en la salud contestados de forma subjetiva por los

¹³⁸ El 100% de los conductores manifestaron ser hombres.

¹³⁹ El 100% de los conductores del Metropolitano indicaron ser hombres.

¹⁴⁰ Entrevistada informó que trabajó con un mes de estado de gestación.

entrevistados, fueron los siguientes:

Tabla 06. Listado de lesiones en la salud - 2014

Factor de Riesgo: Biopsicosocial	Resultados	Cobradores	Conductores	Conductores del Metropolitano
Estrés o carga de trabajo	Ardor / acidez en el estómago	50%	No : 100%	75%
Estrés o carga de trabajo	Gastritis	38%	No : 100%	No : 100%
Estrés o carga de trabajo	Fuma	25%	13%	25%
Estrés, carga de trabajo o acoso laboral	Ingesta de licor	No : 100%	38%	No : 100%
Estrés, carga de trabajo o acoso laboral	Cambios de comportamiento	38%	50%	25%
Jornadas extensas, Estrés, carga de trabajo	Cansancio (fatiga profesional)	75%	63%	25%
Estrés, carga de trabajo o acoso laboral	Presión alta (hipertensión arterial)	13%	No : 100%	No : 100%
Estrés o Carga de trabajo	Accidentes de tránsito	63%	25%	No : 100%
Estrés	Dificultad para retener información	0%	13%	50%
Factor de Riesgo: Disergonómico	Resultados	Cobradores	Conductores 141	Conductores del Metropolitano¹⁴²
Posturas forzadas	Várices	Mujeres: 25% Hombres: 12.50%	No: 100%	No: 100%

¹⁴¹ La totalidad de entrevistados fueron varones.

¹⁴² La totalidad de entrevistados fueron varones.

		Lesiones musculoesqueléticas:		
Movimientos repetidos	Ardor en piernas	Mujeres: 38% Hombres: 13%	No: 100%	No: 100%
	Sensación de pesadez en piernas	Mujeres: 25% Hombres: 25%	13%	No: 100%
	Hormigueo en piernas	Mujeres: 0% Hombres: 13%	No: 100%	No: 100%
	Adormecimiento en piernas	Mujeres: 0% Hombres: 13%	No: 100%	No: 100%
Lesiones Musculoesqueléticas	Adormecimiento en manos	Esta pregunta no fue aplicada a cobradores	25%	No: 100%
	Adormecimiento en brazos	Esta pregunta no fue aplicada a cobradores	No: 100%	No: 100%
	Dolor en piernas	38%	No : 100%	No: 100%
	Dolor en manos	25%	75%	No: 100%
	Lumbalgia (dolor de espalda)	38%	25%	No: 100%
	Dolor en brazos	38%	25%	No: 100%
	Calambre en piernas	Mujeres: 12.50% Hombres: 37.50%	No: 100%	No: 100%
	Resultados	Cobradores	Conductores 143	Conductores del Metropolitano ¹⁴⁴
	Calambres en brazos	Esta pregunta no fue aplicada a cobradores	No : 100%	No: 100%
	Calambres en	Esta pregunta no		

¹⁴³ La totalidad de entrevistados fueron varones.

¹⁴⁴ La totalidad de entrevistados fueron varones.

	manos	fue aplicada a cobradores	No : 100%	No: 100%
	Disminución de la fuera de los músculos	Esta pregunta no fue aplicada a cobradores	13%	No: 100%
Factor de Riesgo:	Resultados	Cobradores	Conductores	Conductores del Metropolitano
Físico				
Vibraciones	Dolor de cabeza	25%	13%	No : 100%
Ruido	Problemas de vista	25%	No : 100%	No : 100%

Debe tenerse presente que el diésel constituye uno de los combustibles de mayor uso en Lima Metropolitana, tal como se muestra en el Cuadro 01; el cual, de acuerdo a lo manifestado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), es un probable generador de cáncer¹⁴⁵¹⁴⁶.

Cuadro 01. Uso de combustibles por modalidad de servicio – Unidades registradas de Transporte Público de Lima Metropolitana al 08/05/2009

Fuente: Gerencia de Transporte Urbano - MUNLIMA¹⁴⁷

Dadas las largas jornadas de trabajo de cobradores y conductores, éstos se encontrarán más expuestos a las sustancias químicas presentes el parque automotor; siendo éstas las indicadas en el cuadro 02.

¹⁴⁵ Cónfr. LA TERCERA. "Gases de motores diésel producen cáncer, según OMS". LA TERCERA. Tendencias. Santiago, 12 de junio de 2012. Consulta: 07 de julio de 2012. <http://www.latercera.com/noticia/tendencias/2012/06/659-466108-9-gases-de-motores-diesel-producen-cancer-segun-oms.shtml>

¹⁴⁶ También lo manifiesta PÉREZ PALOMINO, Patricia Carol, loc. cit., p. 18.

¹⁴⁷ Cp. Cónf. PÉREZ PALOMINO, Patricia Carol. *Propuesta de Conversión del Parque Automotor de Lima y Callao para el uso de Gas Natural*. Tesis para optar por el título de Ingeniera Industrial. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Facultad de Ciencias e Ingeniería, 2010, p. 33. Consulta: 19 de junio de 2012.

<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/324?show=full>

Cuadro 02. Estimación de las emisiones del parque automotor de Lima-Callao,
mayo del 2009¹⁴⁸¹⁴⁹¹⁵⁰¹⁵¹

5. Conclusiones

De los resultados obtenidos en ambas encuestas (años 2012 y 2014), se concluye que:

- i. La mayoría de los entrevistados contestaron no encontrarse registrados en planillas; con excepción de los conductores del Metropolitano.

Por consiguiente, se deduce que en el transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana existe presencia constante de informalidad laboral (86.21% del total de encuestados).

- ii. Los trabajadores detectados en ambas encuestas, ingresan dentro del perfil de un trabajador por cuenta ajena libre subordinado, al ejecutar una actividad a favor de un tercero (empresa de transportes), siendo

¹⁴⁸ CHÁVEZ BARTUREN, Jorge, Odón SÁNCHEZ CCOYLLO y Edmilson DÍAS DE FREITAS. "Validación del modelo de calidad del aire BRAMS/TEB en el área metropolitana de Lima". *Revista Peruana Geo-Atmosférica RPGA*. Lima, 2011, vol. 3, p. 129

¹⁴⁹ Muchas de las sustancias químicas descritas son potenciales generadores de enfermedades respiratorias. Cf. Hospital Infantil Universitario "La Fe" de Valencia. Estudio "Enfermedades asociadas a la polución atmosférica por combustibles fósiles. Aspectos pediátricos". 25 de junio de 2001, pp. 20-23. Consulta: 24 de junio de 2012.

www.pehsu.org/az/pdf/fosiles.pdf

¹⁵⁰ Las enfermedades infecciosas respiratorias, constituyen la principal causa de muerte en el Perú. Cónf. MINISTERIO DE SALUD. *Mortalidad general en el Perú 2007-2011*. Lima, 2013, p. 57. Consulta: 18 de noviembre de 2014.

bvs.minsa.gob.pe/local/minsa/2722.pdf

¹⁵¹ Cfr. CONSEJERÍA DE SANIDAD Y POLÍTICA SOCIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA. *Dióxido de nitrógeno*. Murcia. 2010. Consulta: 24 de junio de 2012.

<http://www.murciasalud.es/pagina.php?id=180252&idsec=1573>

este último quien dirige la actividad, y además, cumpliéndola aquellos (choferes y cobradores), bajo una jornada de trabajo.

- iii. Se descartó la presencia de trabajo familiar (trabajadores por cuenta propia), en atención a la respuesta de entrevistado, al manifestar que cumple su servicio a favor de una persona jurídica, y no de una persona natural titular del negocio, tal como lo ordena la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo N° 003-97-TR.
- iv. En conductores y cobradores entrevistados están presentes cuatro factores de riesgo:
 - Factor de riesgo biopsicosocial
 - Factor de riesgo disergonomico
 - Factor de riesgo físico
 - Factor de riesgo químico
- v. Los resultados de mayor incidencia (índices altos) son los siguientes:

Factores de riesgo	Resultados: Encuestas 2012 y 2014
Biopsicosocial	Jornadas de trabajo extensas. Sensación de estrés, somnolencia y cansancio (o falta de horas de sueño). Así como acoso en el centro de trabajo (tocamientos).
Estresores laborales	Dieciséis estresores presentes: Congestión vehicular; ganar una carrera para lograr más viajes; presión del tiempo; el claxon del vehículo donde trabaja; el claxon de otros vehículos; cuando los ambulantes se meten en las pistas; cuando el vehículo donde trabaja se descompone; cuando otro vehículo le cierra el paso; pelear con otras empresas que coinciden en la misma ruta; que no le metan el carro; las huelgas o protestas en las calles; cuando las unidades vehiculares (taxis, autos privados, mototaxis y taxis colectivos), se estacionan en paraderos de buses; cuando pasajeros desean bajar en paraderos no autorizados; cuando

	no quieren pagar la tarifa; cuando pasajeros no quieren pagar pasaje, o no desean pagar lo que corresponde; y cuando los pasajeros dicen groserías.
Disergonómico	Posturas forzadas, movimientos repetitivos (abrir y cerrar la puerta, largas horas sentado o de manejo; permanecer largos periodos en cuclillas o parado).
Físico	Pasadizos obstruidos; golpes, caídas; accidentes de tránsito; afonía. No uso de manga larga en verano. Vibraciones, ruido, deslumbramiento; vehículos no cuentan con elementos de seguridad (triángulo de seguridad, señal de salida de emergencia, botiquín de primeros auxilios, neumático o herramientas de reemplazo)
Químico	El uso de diésel y exposición a contaminantes químicos del parque automotor.

- vi. Conductores y cobradores respondieron de modo subjetivo, presentar padecimientos en su salud¹⁵², como várices, teniendo mayor presencia en el sexo femenino (25%) frente al sexo masculino (12.50%); ardor y acidez en el estómago, gastritis, cambios de comportamiento, lesiones musculoesqueléticas, estreñimiento, entre otros.
- vii. Existe coincidencia entre los factores de riesgo obtenidos en las encuestas aplicadas en los años 2012 y 2014, frente a los hallados en estudios nacionales e internacionales.

Las convergencias se muestran en el siguiente cuadro resumen:

Factores de riesgo	Resultados: Encuestas 2012 y 2014	Estudios Internacionales	Estudios Nacionales
Biopsicosocial	Jornadas extensas; estrés; ingesta de	Somnolencia; estrés; carga de trabajo.	Congestión vehicular

¹⁵² Consecuencias en la salud no investigadas a nivel médico, sino únicamente ciñéndose a lo contestado por cada entrevistado.

	<p>alcohol; toma de alimentos en horas diferentes.</p> <p>Escasez de horas de sueño; cansancio; microsueños; sueña con trabajo; sensación de sueño mientras trabaja.</p>	<p>Ingesta de bebidas alcohólicas</p>	<p>y largas horas de conducción; los cuales generan tensión, cansancio, somnolencia, accidentes de tránsito y pestañeo en la conducción.</p>
<p>Disergonómico</p>	<p>Posturas forzadas.</p> <p>Largas horas en misma posición (parado / cuclillas).</p> <p>Adormecimiento, hormigueo o pesadez en piernas. Lumbalgia.</p> <p>Dolor en manos, brazos, cabeza, piernas; calambre en piernas.</p>	<p>Lesiones musculoesqueléticas</p>	<p>-----</p>
<p>Físico</p>	<p>Afonía; caídas y golpes. Pasadizos obstruidos.</p> <p>Tropezos.</p> <p>Accidentes.</p> <p>Exposición a ruido;</p> <p>No uso de bloqueador solar y manga larga en verano. Ausencia de extintor en ambiente de trabajo.</p>	<p>Accidentes de tránsito. Golpes y cortes. Exposición a ruido.</p>	<p>-----</p>

Químico	Uso de diésel. Exposición a contaminantes. No uso de equipos de protección personal (EPP).	-----	
----------------	---	-------	--



CAPÍTULO III:

Propuesta de un marco normativo de seguridad y salud en el trabajo en el transporte urbano regular de pasajeros

1. Definición normativa

1.1. Formas normativas aplicadas

La legislación de seguridad y salud en el trabajo por sector o rama de actividad del país, ha adoptado alguna de las siguientes formas legislativas:

- Ley¹⁵³
- Decreto Supremo¹⁵⁴; y,
- Resolución Ministerial¹⁵⁵

1.2. Selección normativa planteada

Doctrinariamente, las normas señaladas en el punto anterior son conceptualizadas por Víctor García¹⁵⁶ y Marcial Rubio¹⁵⁷ como:

- Ley: norma aprobada por el Congreso, en uso de las atribuciones que la Constitución le concede, y promulgada por el Poder Ejecutivo.
- Decreto Supremo: “norma de carácter general que reglamenta normas con rango de ley o regula la actividad sectorial funcional o multisectorial

¹⁵³ Representada por la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo para Estibadores Terrestres y Transportistas Manuales, aprobada por la Ley N° 29088.

¹⁵⁴ Como los existentes en el sector de Minería (Decreto Supremo N° 055-2010-EM), Hidrocarburos (Decreto Supremo N° 047-2007-EM), Pesquero (Decreto Supremo N° 010-73-PE), Industria (Decreto Supremo N° 42-F), y Estibadores y Transportistas Manuales (Decreto Supremo N° 005-2009-EM). En el caso del Decreto Supremo N° 005-2009-EM, esta norma reglamento a la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo para Estibadores Terrestres y Transportistas Manuales.

¹⁵⁵ Como lo es la Resolución Ministerial N° 111-2013-MEM/DM; promulgada bajo la denominación oficial de “Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo con Electricidad”.

¹⁵⁶ GARCIA TOMA, Víctor. Introducción al derecho. Lima, Universidad de Lima, 1986, p. 52, 54.

¹⁵⁷ RUBIO CORREA, Marcial. El sistema jurídico. Introducción al derecho. Décima Edición, aumentada. Lima, Fondo Editorial PUCP, 2009, pp. 127 y 140-141.

funcional a nivel nacional”¹⁵⁸¹⁵⁹.

- Resolución Ministerial: “norma aprobada por uno o más ministros; [consignando] la firma del ministro”¹⁶⁰, [con relación a] las políticas nacionales y sectoriales a su cargo, entre otros”¹⁶¹. En ese sentido, esta norma tendrá un rango inferior al Decreto Supremo, en atención a la graduación de los órganos emisores.

Por otro lado, dado que en la presente tesis se recogieron datos a nivel de Lima Metropolitana, se considera pertinente mostrar la definición expuesta por el artículo 40 de la Ley Orgánica de Municipalidades, con relación a las ordenanzas:

[...] son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa.

Mediante ordenanzas se crean, modifican, suprimen o exoneran, los arbitrios, tasas, licencias, derechos y contribuciones, dentro de los límites establecidos por ley [...]¹⁶².

Por lo expuesto, se desprende que tanto la ley, como los decretos supremos y resoluciones ministeriales, demandan una aplicación a nivel nacional. A diferencia de las Ordenanzas, las cuales se restringirán a un ámbito municipal o distrital.

Se concluye de esta manera, que la norma elegida para la presentación de una propuesta normativa para el presente estudio, será un Decreto Supremo; por tratarse esta última, de una norma de ámbito nacional, aplicable a un sector de actividad. Ello debido a la consistencia encontrada entre los estudios internacionales sobre materia similar y los hallazgos encontrados, tanto en los estudios nacionales como en las encuestas aplicadas por la autora; los cuales acreditan que el enfoque nacional de una propuesta normativa es coherente

¹⁵⁸ Definición brindada por el Ministerio de Economía y Finanzas. Cp. MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS. *Normatividad*. Lima, S.A. Consulta: 02 de diciembre de 2014.

http://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=section&id=48&Itemid=100357

¹⁵⁹ Víctor García Toma lo define como: “[el] medio por el que se aprueban las normas que la Constitución o las leyes encargan al Poder Ejecutivo” GARCIA TOMA, Víctor op. cit., p. 54.

¹⁶⁰ *Ibidem*.

¹⁶¹ MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS, loc. cit.

¹⁶² CONGRESO DE LA REPUBLICA. *Ley N° 27972. Ley Orgánica de Municipalidades*. 26 de mayo de 2003.

con la protección de la salud de este sector de trabajadores.

2. Propuesta normativa

Al haberse elegido el tipo de norma, se procederá a brindar el marco normativo propuesto:

“Proyecto de Decreto Supremo
Aprueban Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo para Operadores del
Sector de Transporte Urbano Regular de Pasajeros

Título I
Disposiciones generales

Artículo 1º.- Objeto

El presente Decreto Supremo tiene por objeto fomentar una cultura de prevención de riesgos laborales en el sector de transporte urbano de pasajeros del país; haciendo uso para ello de herramientas como el deber de prevención de los empleadores, el rol fiscalizador, sancionador y difusor de la seguridad y salud en el trabajo del Estado¹⁶³, así como la participación activa de los trabajadores y sus organizaciones sindicales o representantes, quienes, a través del diálogo social velan por la promoción, difusión y cumplimiento de la presente normativa.

Artículo 2º.- Ámbito de aplicación

Este Reglamento será de aplicación para todo empleador, sea persona natural o jurídica, que preste servicio de transporte urbano regular de pasajeros en el territorio nacional, y que además tenga a su cargo, a operadores de transporte urbano regular de pasajeros, en el régimen laboral de la actividad privada; autorizada para operar vehículos como minibús, ómnibus y camioneta rural.

El Reglamento también será de aplicación para supuestos donde el empleador, natural o jurídica, en los hechos brinde el servicio de transporte urbano regular

¹⁶³ Las funciones estatales descritas se encuentran recogidas en los artículos 1 y 11 inciso j) de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo. Cfr. CONGRESO DE LA REPUBLICA. *Ley N° 29783. Ley de seguridad y salud en el trabajo*. 19 de agosto del 2011.

de pasajeros, no obstante no contar con la autorización de la Municipalidad correspondiente.

El Reglamento se aplicará a los operadores del transporte urbano regular de pasajeros que se encuentren en el régimen laboral de la actividad privada; así como a quienes se encuentren dentro del lugar del trabajo, a pesar de no prestar servicios en él, en lo que les resulte aplicable.

Este Reglamento no será de aplicación al transporte interprovincial¹⁶⁴.

Artículo 3º.- Definiciones

Al presente Reglamento se le aplicarán las definiciones indicadas a continuación.

En caso de discrepancia con otras normas, primarán las definiciones contenidas en este Reglamento.

CEFORC: Centros de formación profesional en la conducción y servicio al pasajero.

Camioneta rural: unidades de transporte clasificadas dentro de la categoría M2; conocidas en el lenguaje coloquial peruano como combis¹⁶⁵.

Espacio de trabajo: comprendido por las instalaciones de la unidad vehicular; incluyéndose al paradero.

GPS: Sistema que permite conocer la posición de un objeto móvil gracias a la recepción de señales emitidas por una red de satélites¹⁶⁶.

¹⁶⁴ Se prescinde del transporte interprovincial, al no tratarse de transporte en ciudad; clase de transporte en el cual no se ha enfocado la presente investigación.

¹⁶⁵ Siguiendo lo prescrito por el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, la categoría M2 comprende a vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos; diseñados y construidos para el transporte de pasajeros. Cónf. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. *Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. Reglamento Nacional de Vehículos*. 7 de octubre de 2003.

¹⁶⁶ Cp. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*. 23ª Edición. Madrid: Real Academia Española. Consulta: 16 de abril del 2015.

<http://lema.rae.es/drae/?val=GPS>

Hostigamiento sexual: Conducta de naturaleza sexual u otros comportamientos de connotación sexual, no deseados o rechazados por la persona contra la cual se dirige y que afectan la dignidad de la persona. Se incluyen los acercamientos corporales, roces, tocamientos u otras conductas físicas de naturaleza sexual que resulten ofensivos y no deseadas por la víctima¹⁶⁷.

Ley de SST: se refiere a la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo; aprobada por la Ley N° 29783.

Minibús: unidades de transporte de mayor tamaño que las camionetas rurales; clasificadas dentro de la categoría M2. Vehículos conocidos en el lenguaje coloquial peruano como “coaster”¹⁶⁸.

MINTRA: Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ómnibus: unidades de transporte de gran tamaño; clasificadas dentro de la categoría M3¹⁶⁹.

Operadores de transporte urbano de pasajeros: entiéndase por tales a los conductores y cobradores del transporte urbano regular de pasajeros.

Relaciones laborales informales: aplicable a personas naturales o jurídicas que, contando o no con la autorización de la Municipalidad correspondiente para prestar el servicio de transporte urbano regular de pasajeros, no tienen registrados en planillas a los operadores de transporte urbano regular de

¹⁶⁷ Definición recogida del artículo 5 de la Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual, y del artículo 1 del Reglamento. Cónf. CONGRESO DE LA REPUBLICA. *Ley N° 27492. Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual*. 26 de febrero del 2003.

Cp. MINISTERIO DE LA MUJER Y DESARROLLO SOCIAL. *Decreto Supremo N° 010-2003-MIMDES. Aprueban el Reglamento de la Ley N° 27492 Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual*. 25 de noviembre del 2003.

¹⁶⁸ *Ibidem*.

¹⁶⁹ Categoría definida por el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, como “Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular, de más de 5 toneladas” (diseñados y construidos para el transporte de pasajeros). *Ibidem*.

pasajeros.

Ruido ambiental: se entiende por tal al ocasionado por el motor de la unidad vehicular, del tráfico, maquinarias presentes en la vía, y en general, del ruido de calles¹⁷⁰.

SOAT: Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito.

Transporte urbano regular de pasajeros: se define por tal, al transporte operado dentro de una misma ciudad.

Unidad de transporte: entiéndase a las unidades vehiculares en las que se preste el servicio de transporte urbano regular de pasajeros.

Título II Autoridad Competente

Artículo 4°.- Competencia del MINTRA

El MINTRA estará a cargo de la fiscalización y sanción, con relación al incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 5°.- Competencia del MINTRA y el MINSA

El MINTRA y el MINSA constituyen los organismos autorizados para la prevención de riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo en el sector de transporte urbano regular de pasajeros.

Artículo 6°.- Competencia de las Municipalidades provinciales

¹⁷⁰ Definición extraída del Estudio Internacional realizado por Transforma Fundación Laboral del Transporte por Carretera y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo del Ministerio de Trabajo e Inmigración de España. Cp. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales. Sector de transporte viajeros por carretera*. Madrid, 2012, S.E. Consulta: 03 de mayo de 2013.
www.fundaciontransforma.es/Proyectos.%20PRL/guia.pdf
INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. *Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte Colectivo por Carretera*. S.L: S.A. Consulta: 03 de mayo de 2013.
www.insht.es/.../PortalesTematicos/Transportista/.../GUÍA%20PRÁCTIC...

La Municipalidad de cada provincia será la autoridad encargada de emitir las autorizaciones correspondientes para la prestación del servicio de transporte urbano regular de pasajeros, de conformidad a lo ordenado por la Ley Orgánica de Municipalidades¹⁷¹.

Artículo 7º.- Competencia de los CEFORC¹⁷²¹⁷³

Los CEFORC son personas jurídicas de derecho privado, a quienes se les encomendará la formación profesional en la conducción, así como el adiestramiento y mejora en la calidad del servicio al pasajero, manejo de conflictos y estrés; debiendo emitir para ello una certificación a cada operador de transporte urbano regular de pasajeros.

Dicha formación deberá brindarse y aprobarse, con anterioridad a la expedición de la licencia de conducir por el MTC.

La certificación emitida por los CEFORC deberá ser revalidada cada seis meses, con la finalidad de actualizar y comprobar periódicamente el grado de instrucción de conductores y cobradores, sobre las técnicas y conocimientos de conducción, trato al pasajero, manejo de conflictos y estrés.

Artículo 8º.- Competencia del MTC

Encargado de emitir las licencias de conducir, así como las reglas

¹⁷¹ Al respecto el artículo 80 de la Ley 27972 regula como función específica de las municipalidades provinciales: "Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto". CONGRESO DE LA REPÚBLICA. *Ley N° 27972. Ley Orgánica de Municipalidades*. 06 de mayo del 2003.

¹⁷² El presente artículo se ha propuesto, puesto que en el país no existe una autoridad que esté encargada de brindar herramientas a los conductores y cobradores, para que presten un servicio cualificado y que implique una formación de por medio; formación más allá de las reglas básicas exigidas para una licencia de conducir y/o las capacitaciones exigidas por las municipalidades (sobre educación vial), debiendo incidir también en las obligaciones que deben cumplir las empresas autorizadas para la prestación del servicio de transporte urbano regular de pasajeros.

¹⁷³ Debe tenerse presente además que, de acuerdo a los estudios internacionales, como el expuesto por Nelson Morales-Soto, los conductores con instrucción y de mayor experiencia en el manejo, realizan una conducción precavida, son responsables y atentos; por consiguiente, controlan adecuadamente su conducta y conducción de bajo riesgo y peligrosa. Cfr. MORALES-SOTO, Nelson, Daniel, ALFARO-BASSO y GÁLVEZ-RIVERO, Wilfredo. "Aspectos Psicosociales y accidentes en el transporte terrestre". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, volumen 27, número 2, 2010, pp. 269-270. Consulta: 11 de marzo del 2015
<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/revista/pdf/revista272.pdf>

correspondientes sobre las categorías y disposiciones exigidas a los vehículos.

Título III Derechos y Obligaciones

Artículo 9º.- Obligaciones y facultades del empleador

1. Los empleadores estarán facultados para aplicar estándares internacionales de seguridad y salud en el trabajo, para cubrir situaciones no previstas en la legislación nacional¹⁷⁴.
2. Las Empresas Autorizadas serán responsables del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el este Reglamento. Asimismo, asumirán la responsabilidad por sus trabajadores, así como la perteneciente al de las personas naturales o jurídicas, que hayan contratado para prestar el servicio de transporte.
3. Los empleadores deberán contar con Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo que cumplan como mínimo, con lo ordenado por la Ley de SST y su Reglamento. Aplicándose la misma disposición para aquellos casos en que cuenten con certificaciones internacionales de seguridad y salud en el trabajo.
4. Integrar la seguridad y salud en el trabajo en la operatividad diaria del transporte urbano regular de pasajeros; debiendo cumplir con brindar al personal ingresante, la inducción correspondiente, así como las capacitaciones constantes señaladas en el artículo 12.
5. Practicar exámenes médicos pre-ocupacionales, ocupacionales y de salida, a los operadores de transporte urbano regular de pasajeros a su cargo; en atención a los peligros a los que estén expuestos. Así como, ordenar evaluaciones toxicológicas y de descarte de depresión, antes, durante y al retirarse de la empresa de transporte; a efectos de prevenir la ocurrencia de accidentes¹⁷⁵.
6. Supervisar la ejecución de las instrucciones de seguridad y salud en el

¹⁷⁴ Párrafo extraído del artículo 3 inciso f) del Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo con Electricidad. Cp. MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS. *Resolución Ministerial N° 111-2013-MEM/DM. Aprueban Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo con Electricidad - 2013*. 21 de marzo del 2013.

¹⁷⁵ Se ha incluido dentro de la propuesta, a las evaluaciones toxicológicas y a los test de depresión, al ser ambos de gran importancia en este sector, dada la actividad peligrosa que desempeñan los operadores de transporte urbano regular de pasajeros, así como las consecuencias que la misma puede generar para terceros ajenos al vínculo laboral: pasajeros.

trabajo emitidas a los operadores de transporte urbano regular de pasajeros.

7. Informar y sensibilizar de una forma sencilla, a los operadores de transporte urbano regular de pasajeros, acerca de los riesgos específicos vinculados con su actividad laboral; debiéndoles comunicar las medidas de protección, para lo cual deberán comprobar que éstas sean ejecutadas.
8. Realizar la identificación de peligros y evaluación de riesgos por cada puesto de trabajo, debiendo incluir dentro de ellos, a aquellos vinculados con el género; debiendo tener un enfoque especial en los que pudieran afectar a las trabajadoras en estado de gestación, lactancia, al concebido, o a la función reproductiva de los trabajadores en general.
9. Proporcionar y mantener, sin costo alguno, para todos los operadores de transporte urbano regular de pasajeros y trabajadores involucrados en la prestación del servicio, de equipos de protección personal.
10. Proporcionar la ayuda médica inmediata para los trabajadores que hubiesen sufrido alguna lesión o enfermedad en el lugar de trabajo.
11. Estará prohibida la contratación de adolescentes y niños para el desempeño en la conducción y/o cobro del servicio de transporte urbano regular de pasajeros; tratándose de una actividad proscrita por la legislación de la materia¹⁷⁶¹⁷⁷.
12. Contar con un sistema de monitoreo de GPS que permita determinar con precisión, y en cualquier momento, los nombres de todos los trabajadores que hubiesen experimentado un accidente de tránsito, así como la ruta a la que corresponda, los datos de la unidad vehicular siniestrada, y su ubicación; con la finalidad de brindar la ayuda inmediata, siendo de utilidad para la evaluación de accidentes y mejora de la seguridad y salud en el trabajo.
13. Dar cumplimiento a las demás obligaciones ordenadas por la Ley de SST y su Reglamento.

¹⁷⁶ Regulado en los puntos a.9 y b.3 del Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES. Cp. MINISTERIO DE LA MUJER Y DESARROLLO SOCIAL. *Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES. Aprueban la Relación de Trabajos Peligrosos y Actividades Peligrosas o Nocivas para la Salud Integral y la Moral de las y los Adolescentes*. 19 de abril de 2010.

¹⁷⁷ Se considera pertinente incluir esta prohibición, al contar dentro de la información recogida en el año 2012, que sí existe presencia de trabajadores adolescentes dentro del transporte urbano regular de pasajeros.

Artículo 10º.- Derechos de los trabajadores

Además de los derechos previstos por la Ley de SST, los operadores de transporte urbano regular de pasajeros tendrán los siguientes derechos¹⁷⁸:

1. La programación de inspecciones e investigaciones, o realización de visitas no programadas, cuando las condiciones de seguridad y salud así lo requieran.
2. Conocer los peligros y riesgos a los que se encuentran expuestos; debiendo ser capacitados frente a las medidas de prevención a aplicar, y las respuestas en casos de emergencias.
3. Retirarse de cualquier área de trabajo al detectar un peligro de alto riesgo que atente contra su seguridad o salud, debiendo dar aviso inmediato a su superior inmediato o al Supervisor de Seguridad y Salud en el Trabajo o integrante del Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo; quien se encuentre más próximo.
4. El trabajador que resulte con un accidente de trabajo y/o enfermedad ocupacional, no deberá ser despedido, salvo falta grave; debiendo continuar laborando; para lo cual se le ocupará en un puesto de trabajo similar o diferente, de acuerdo con la lesión generada.

Artículo 11º.- Obligaciones de los trabajadores

Adicional a las obligaciones ordenadas por la Ley de SST y su Reglamento, los trabajadores del servicio de transporte urbano regular de pasajeros tendrán las siguientes obligaciones¹⁷⁹:

1. Asistir a la inducción y capacitaciones ordenadas por el empleador.
2. Reportar a sus superiores los accidentes e incidentes que hubiesen sufrido; debiendo hacerlo de forma inmediata.

¹⁷⁸ Se ha tomado como guía los artículos 40 y 41 del Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional en Minería, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-EM.

¹⁷⁹ Para la propuesta de las obligaciones descritas se ha tomado como referencia lo prescrito por el artículo 31 del Decreto Supremo N° 043-2007-EM. Cfr. MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS. *Decreto Supremo N° 043-2007-EM. Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos y modifican diversas disposiciones.* 21 de agosto de 2007.

3. Presentarse a su espacio de trabajo en condiciones de poder realizar su labor con seguridad. No estando permitido asistir a laborar bajo los efectos de alcohol o estupefacientes; o consumirlos durante la jornada de trabajo; por más pequeña que sea la cantidad a consumir.
4. Asistir a las evaluaciones médicas que le sean ordenadas por el empleador; incluidas las vinculadas a exámenes toxicológicos; para ello el empleador deberá garantizar la confidencialidad de la información obtenida a través de ellos.
5. Utilizar los equipos de protección personal que le sean entregados por el empleador; no debiendo modificarlos, dañarlos o destruirlos.
6. Ser responsable por su seguridad, así como la de sus compañeros de trabajo y la de los pasajeros.
7. Acatar las medidas de prevención, los estándares de seguridad y salud en el trabajo, y las órdenes emitidas por el empleador.
8. Permitir el acceso de los Supervisores de Seguridad y Salud en el Trabajo, o integrantes del Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo, a las unidades de transporte. Así como del personal interno o externo autorizado por el empleador, para la ejecución de inspecciones.

Título IV

Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo

Capítulo I

Capacitación

Artículo 12º.- Dado el alto índice de accidentes que experimenta la prestación del servicio de transporte urbano regular de pasajeros, los empleadores deberán cumplir con las siguientes reglas¹⁸⁰¹⁸¹¹⁸²:

¹⁸⁰ De conformidad a lo señalado por Nelson Morales-Soto, con relación a las estadísticas publicadas por el Centro de Investigación y Asesoría del Transporte, los vehículos de transporte público, al año 2005, estuvieron involucrados en el 57.6% de los accidentes de tránsito fatales, y el 61.3% de las muertes resultantes en Lima Metropolitana. Cf. MORALES-SOTO, Nelson, Daniel, ALFARO-BASSO y GÁLVEZ-RIVERO, Wilfredo, óp. cit., p. 270.

¹⁸¹ De la misma manera fue verificado en un estudio del año 2010, realizado por Gustavo R. Liendo, Carla L. Castro y Jorge Rey de Castro, encontrándose que del total de entrevistados (345 conductores de ómnibus interprovinciales), 48.99% tuvieron un accidente o estuvieron a punto de tenerlo. R. LIENDO, Gustavo, Carla, L. CASTRO y Jorge, REY DE CASTRO. "Cansancio y Somnolencia en Conductores de Ómnibus Interprovinciales: Estudio Comparativo entre Formalidad e Informalidad". *Revista Peruana de*

- a) Inducción: será no menor de cuatro (04) horas continuas por dos (02) días; debiendo tratarse de un aprendizaje teórico-práctico, en el que esté involucrada la seguridad y salud en el trabajo, debiendo para ello existir evaluaciones de la inducción brindada a los operadores de transporte urbano regular de pasajeros.
- b) Capacitación: será no menor de 08 (ocho) horas por capacitación; la cual tendrá una periodicidad trimestral, en respeto a la periodicidad mínima ordenada por el artículo 35 de la Ley de SST.

La capacitación deberá incluir como mínimo:

- b.1) Técnicas de manejo del estrés.
- b.2) Prevención de accidentes, caídas y entorno físico
- b.3) Instructivos para posturas forzadas y movimientos repetitivos
- b.4) Medidas frente al acoso laboral
- b.5) Protección contra la radiación solar
- b.6) Disposiciones sobre el ruido ambiental
- b.7) Preparación y respuesta en casos de emergencia; incluidos los primeros auxilios.

Capítulo II

Estándares de seguridad y salud en el trabajo

Artículo 13º.- Jornada máxima de trabajo

13.1 En conductores:

Los conductores de vehículo no deberán exceder de cinco (5) horas continuas de conducción; debiendo tener un descanso entre cada jornada continua de conducción, de 1 hora continua. De tener jornadas diarias menores de dos (2)

Medicina Experimental y Salud Pública. Lima, volumen 27, número, p. 191. Consulta: 11 de marzo del 2015

<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/revista/pdf/revista272.pdf>

¹⁸² La estimación de los estándares de inducción y capacitación se establecieron tomando como referencia los mínimos previstos por el artículo 69 del Reglamento de Seguridad e Higiene Minera. Cfr. MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS. *Decreto N° 055-2010-EM. Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional y otras medidas complementarias en Minería*. 21 de agosto del 2010.

horas, deberá tener un descanso continuo mínimo de treinta (30) minutos.

La jornada diaria máxima será de 8 horas de conducción.

Por excepción, los conductores podrán cumplir jornadas acumuladas de conducción de hasta diez (10) horas continuas, en un periodo de veinticuatro (24) horas. Entiéndase por situación excepcional, a aquella que no ocurrirá de forma ordinaria.

Las jornadas acumuladas deberán respetar el máximo constitucional de cuarenta y ocho (48) horas semanales de trabajo.

13.2 En cobradores:

A los cobradores les será de aplicación la jornada máxima constitucional de ocho (8) horas diarias o cuarenta y ocho (48) horas semanales de trabajo.

En el caso de exceso de horas diarias, éste podrá ocurrir en supuestos de excepción, debiendo realizarse el pago del sobretiempo correspondiente. Por consiguiente, el exceso no deberá presentarse de manera reiterada.

13.3. Vulneración de la jornada máxima

Detectados los supuestos de exceso de la jornada máxima establecida para los operadores de transporte urbano regular de pasajeros, el MINTRA coordinará con la Municipalidad que otorgó la autorización, para que se suspenda la autorización de la ruta de transporte en la que se hubiese detectado la infracción.

Artículo 14°.- Prohibición de contratar adolescentes y niños

Todo empleador estará obligado a comunicar e interiorizar a los encargados de la contratación de personal, así como a aquellas personas naturales o jurídicas vinculadas o que intervengan en el proceso de contratación y/o prestación del servicio, acerca de la prohibición de utilizar adolescentes y niños en este

sector, debiéndoseles informar los posibles efectos en la salud para éstos, así como las sanciones administrativas al respecto.

El MINTRA estará autorizado para comunicar a la Municipalidad correspondiente los casos detectados que vulneren esta disposición, debiendo para ello la Municipalidad, suspender la autorización de la ruta de transporte en la que se hubiese detectado la infracción.

Artículo 15º.- Identificación de peligros, evaluación y control de riesgos

Los factores de riesgo verificables en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros y las medidas de prevención aplicables, serán las siguientes¹⁸³:

Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Llamar a viva voz	Afonía	Estará prohibido que cobradores y/o conductores llamen a pasajeros, o lo realicen utilizando el claxon ¹⁸⁴ .
Jornadas extensas, estrés, carga laboral	Cansancio; sensación de sueño y microsueños; soñar con trabajo, cambios de comportamiento, dificultad para retener información, e hipertensión arterial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Respeto de la jornada máxima de trabajo. 2. Evitar conducir entre las 2am y 4am. 3. Estará prohibido adoptar posturas que faciliten la relajación al momento de la conducción. 4. Realizar paradas frecuentes para romper la monotonía. 5. Mojarse la cabeza y brazos, con agua fría. 6. Prohibir el uso de música relajante; bebidas alcohólicas y depresores (medicamentos) del sistema nervioso.

¹⁸³ La propuesta de medidas de prevención han sido tomadas de los estudios internacionales mencionados en el capítulo II de la presente investigación.

¹⁸⁴ Esta medida de prevención se ha extraído del artículo 56, numeral 56.15 de la Ordenanza N° 1599.

		<p>7. Estará prohibido modificar las horas del sueño de los operadores de transporte urbano de pasajeros.</p> <p>Identificar los estresores comunes en el entorno de trabajo, a través de evaluaciones de percepción u otras técnicas, debiendo seguidamente¹⁸⁵:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar estrategias para reducir o eliminar las causas del estrés; como, brindar oportunidades a operadores de transporte urbano regular de pasajeros, de participar en las decisiones y acciones; definir claramente los papeles y responsabilidades de los trabajadores; reuniones entre trabajadores y supervisores o Comité de seguridad y salud en el trabajo, para mantener actualizados los problemas en el trabajo y las medidas de solución propuestas. 2. Elaborar un programa de asistencia al operador de transporte urbano, de modo que se establezcan medidas que ayuden a hacer frente a situaciones difíciles (manejo del estrés). 3. Otras medidas de reducción del estrés a aplicar, son las siguientes: <ol style="list-style-type: none"> a. Realizar un diseño adecuado de descansos entre la jornada laboral, de modo que se rompa con la monotonía y se impida la
--	--	---

¹⁸⁵ Cónf. Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH). "El Estrés ... En el Trabajo". *Publicaciones*. Cincinnati, número 99-101, s.p., 1999. Consulta: 15 de abril del 2015. http://www.cdc.gov/spanish/niosh/docs/99-101_sp/default.html#puede

		<p>sobrecarga de trabajo.</p> <p>b. Efectuar entre descansos, ejercicios para disminuir el estrés.</p> <p>c. Efectuar un reconocimiento al buen rendimiento.</p> <p>d. Brindar oportunidades de carrera profesional.</p> <p>e. Definición de responsabilidades en trabajadores.</p> <p>f. Promover la interacción social entre trabajadores.</p> <p>g. Establecer calendarios de trabajo, donde los operadores de transporte urbano también puedan participar, que resulten compatibles con las responsabilidades que éstos tuvieren fuera del trabajo.</p> <p>h. Ajuste de tiempos de trabajo, e incremento de los servicios de buses; de tal manera que se reduzca el estresor del cumplimiento de horarios de trabajo.</p>
Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Inestabilidad de horarios fijos	Toma de alimentos en horas diferentes	Los empleadores deberán disponer de horarios fijos de respeto de la toma de alimentos de los operadores de transporte urbano regular de pasajeros; con la finalidad de conservar su salud.
Pasadizos	Caídas, golpes,	1. No estará permitido que cobradores y/o conductores dejen ingresar

obstruidos	tropezos	<p>pasajeros con bultos a la unidad de transporte; o que ingresen animales, materiales peligrosos, inflamables, pirotécnicos o explosivos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Prestar atención al entrar y salir del vehículo. 3. No exceder el aforo de personas que permita la unidad de transporte.
Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Jornadas extensas; congestión vehicular; estrés	Accidentes de tránsito y accidentes dentro de la unidad de transporte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estará prohibida la ingesta de bebidas alcohólicas y/o sustancias estupefacientes (drogas de cualquier tipo, incluidas las pastillas). 2. No estará permitida la conducción temeraria y/o la incitación por el cobrador, de una conducción riesgosa. 3. Deberá ajustar la velocidad al estado de la vía y tráfico. 4. Deberá tener una concentración permanente al volante. 5. Deberá formarse a conductores y cobradores en primeros auxilios. 6. Deberá respetarse la jornada máxima de trabajo. 7. Deberá instalarse un sistema de comunicaciones de manos libres dentro de la unidad de transporte. 8. Contar con triángulos de seguridad. 9. Tener un extintor vigente y en óptimo funcionamiento; el cual se regulará de conformidad a lo previsto por la NTP 833.032.
Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Posturas forzadas (largas horas en	Lesiones musculoesqueléticas,	<ul style="list-style-type: none"> • Se entiende por postura forzada a: la que ocurra por más de 02 horas diarias; donde los codos se

<p>misma posición: parado / cuclillas / sentado conduciendo)</p> <p>Movimientos repetitivos</p>	<p>várices, insuficiencia venosa, disminución en la fuerza de los músculos y dolores en extremidades</p>	<p>encuentren por encima del hombro , o se tenga la espalda inclinada hacia adelante, en más de 30 grados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los movimientos repetitivos atiende a cuando el operador de transporte urbano regular de pasajeros repite el mismo movimiento muscular, más de 4 veces por minuto; durante más de 2 horas por día, en los siguientes grupos musculares: Cuello, hombros, <i>codos</i>, <i>muñecas</i>, <i>manos</i>¹⁸⁶. • La exposición a vibraciones en el brazo y mano de conductores, de nivel moderado a alto, deberá incluirse como factor de riesgo disergonómico¹⁸⁷. <p>Nivel moderado se considerará a más de 30 min./día, y de nivel alto, a más 2horas/día.</p> <p>Las medidas de prevención en general, son las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Evitar permanecer inmóvil. 2. Evitar el trabajo repetitivo. 3. Alternar posturas. 4. Incorporación de pausas frecuentes en ritmo de trabajo. <p>Para trabajos de cobradores (realizados de pie)¹⁸⁸:</p>
---	--	---

¹⁸⁶ Ambas definiciones fueron extraídas de lo dispuesto en el Título IX de la R.M. N° 375-2008-TR.

¹⁸⁷ *Ibidem*.

¹⁸⁸ Basados en el Título IV de Título IV, Punto 15, de la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Cfr. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO. *Resolución Ministerial N° 374-2008-TR. Aprueban el listado de los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que generan riesgos para la salud de la mujer gestante y/o el desarrollo normal del embrión y el feto, sus*

		<p>1. Evitar que en el desarrollo de las tareas se utilicen flexión y torsión del cuerpo combinados; <i>está combinación es el origen y causa de la mayoría de las lesiones músculo esqueléticas.</i></p> <p>Para trabajos de conductores (realizados sentados) ¹⁸⁹:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El mobiliario debe estar diseñado o adaptado para esta postura, de preferencia que sean regulables en altura, para permitir su utilización por la mayoría de los usuarios. 2. Se incentivarán los ejercicios de estiramiento en el ambiente laboral. 3. Los conductores deberán recibir una formación e información adecuada, o instrucciones precisas en cuanto a las técnicas de posicionamiento y utilización de equipos, con el fin de salvaguardar su salud. 4. Las sillas de trabajo deberán tener un tapiz redondeado <i>para evitar compresión mecánica del muslo</i>; procurándose que el material de revestimiento del asiento de la silla sea de tejido transpirable y flexible, y que tenga un acolchamiento de 20 mm. de espesor, como mínimo. El material de la tapicería y el del revestimiento interior tienen que permitir una buena disipación de la humedad y del calor. Así mismo,
--	--	--

correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia y los períodos en los que afecta el embarazo; el listado de actividades, procesos, operaciones o labores, equipos o productos de alto riesgo; y, los lineamientos para que las empresas puedan realizar la evaluación de sus riesgos. 28 de noviembre de 2008.

¹⁸⁹ Basados en el Título IV de Título IV, Puntos 16 y 17, de la Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Cfr. *Ibidem.*

		conviene evitar los materiales deslizantes.
Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Exposición a ruido ambiental	Trastornos sobre el aparato digestivo; alteraciones en la función visual; trastornos cardiovasculares; trastorno del sueño, irritabilidad y cansancio.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aislamiento de focos emisores. 2. Reducción de tiempos de exposición. 3. Uso de equipos de protección individual. 4. Aplicación de audiometrías. 5. Efectuar el mantenimiento indicado por fabricante. 6. Los niveles permitidos de exposición a ruido deberán verificarse conforme a lo regulado por los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido, previstos en el Anexo I del D.S. N° 085-2003-PCM; así como a los instrumentos de medición contemplados en el Manual de Salud Ocupacional del Ministerio de Salud.
Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Exposición a vibraciones	Dolor de cabeza, dolor abdominal y digestivo; problemas de equilibrio; y trastornos visuales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Empleo de vehículos con baja intensidad de vibración en neumáticos. 2. Mantenimiento de mecanismos amortiguadores. 3. Reducción del tiempo de exposición a vibraciones. 4. Adecuar la velocidad al estado de la vía.
Deslumbramiento de luz	Accidente de tránsito	Solucionar problemas de reflejos de lunas de la unidad vehicular.

Radiación solar	Quemaduras en la piel, cáncer de piel	<p>1. Uso de manga larga para conductores y entrega de protector solar a conductores y cobradores; con especial atención a las estaciones que tengan gran presencia de luz solar y distritos con mayor incidencia de radiación solar¹⁹⁰. Este equipo de protección personal deberá ser entregado gratuitamente por las empresas de transporte urbano regular de pasajeros.</p> <p>La entrega de ambos equipos deberá ser de forma gratuita, sin costo para los trabajadores; debiendo ser asumido por las empresas de transporte urbano regular de pasajeros.</p> <p>Ambos elementos de protección personal deberán ser de uso obligatorio.</p>
Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Primeros auxilios	Lesiones en el cuerpo y la salud	<p>Contar con botiquín de primeros auxilios; ubicado un lugar visible de la unidad vehicular, sin que obstruya el tránsito de conductores y cobradores, ni pasajeros. Estará prohibido situar el botiquín debajo de asientos.</p> <p>El botiquín deberá tener como mínimo, los siguientes elementos¹⁹¹:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alcohol de 70° de 120 ml 1 • Jabón antiséptico 1

¹⁹⁰ Las zonas en Lima con mayor radiación, dada la escasa humedad por su lejanía al mar, elevación del sol, entre otros factores, son: Ate Vitarte, La Molina, Pachacámac, Lurín, Jesús María, Lince, Breña y el centro de Lima. Cp. RADIO PROGRAMAS DEL PERÚ. *¿Por qué algunos distritos de Lima soportan mayor radiación UV?*. Entrevista del 12 de marzo de 2012 a Orlando Ccora, experto en meteorología del SENAMHI. Consulta 24 de junio de 2012 http://www.rpp.com.pe/2012-03-12--por-que-algunos-distritos-de-lima-soportan-mayor-radiacion-uv-noticia_460612.html

¹⁹¹ El contenido del botiquín ha sido tomado de lo dispuesto en el artículo 53, numeral 53.3, inciso d), de la Ordenanza N° 1599.

		<ul style="list-style-type: none"> • Gasas esterilizadas fraccionadas de 10 cm x 10 cm 5 • Apósito esterilizado 10 cm x 10 cm 1 • Esparadrapo 2.5 cm x 5 m 1 • Venda elástica 4 x 5 yardas 1 • Bandas adhesivas (curitas) 10 • Tijera punta roma de 3 pulgadas 1 • Guantes quirúrgicos esterilizados 7 ½ (pares) 1 • Algodón x 50 gr 1 										
Uso de diésel en vehículos	Cáncer	<p>Estará prohibido el uso de diésel en las unidades vehiculares, por tener dicho combustible, los siguientes químicos nocivos para la salud de los trabajadores, pasajeros y ciudadanos en general¹⁹²:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nº CAS</th> <th>Agente Químico</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7446-09-5</td> <td>Dióxido de Azufre</td> </tr> <tr> <td>630-08-0</td> <td>Monóxido de carbono</td> </tr> <tr> <td>10102-44-0</td> <td>Dióxido de Nitrógeno</td> </tr> <tr> <td>7439-92-1</td> <td>Plomo inorgánico y sus derivados como Pb</td> </tr> </tbody> </table>	Nº CAS	Agente Químico	7446-09-5	Dióxido de Azufre	630-08-0	Monóxido de carbono	10102-44-0	Dióxido de Nitrógeno	7439-92-1	Plomo inorgánico y sus derivados como Pb
Nº CAS	Agente Químico											
7446-09-5	Dióxido de Azufre											
630-08-0	Monóxido de carbono											
10102-44-0	Dióxido de Nitrógeno											
7439-92-1	Plomo inorgánico y sus derivados como Pb											

Artículo 16º.- Identificación de peligros, evaluación y control de riesgos por razón del género femenino

Los factores de riesgo verificables en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros y las medidas de prevención aplicables para personas del género femenino, serán las siguientes:

¹⁹² Cfr CHÁVEZ BARTUREN, Jorge, Odón SÁNCHEZ CCOYLLO y Edmilson DÍAS DE FREITAS. "Validación del modelo de calidad del aire BRAMS/TEB en el área metropolitana de Lima". *Revista Peruana Geo-Atmosférica RPGA*. Lima, 2011, vol. 3, p. 129

Factor de Riesgo	Riesgo	Medida de Prevención
Hostigamiento Sexual ¹⁹³	Violencia sexual	<ol style="list-style-type: none"> 1. Destacar entre los trabajadores en general, los tipos de actuación que se consideran inaceptables; resaltando las consecuencias legales a aplicarse, de conformidad con la legislación de la materia. 2. indicar dónde y cómo la trabajadora afectada podrá obtener ayuda. 3. Garantizar el derecho a quejarse “sin represalias”. 4. Explicar y difundir el procedimiento a seguir. 5. Ordenar el retiro de aquellos pasajeros que cometan acoso o tocamientos a los operadores de transporte urbano de género femenino. 6. Mantener la confidencialidad de la información brindada y procedimiento realizado. 7. No exponer innecesariamente a la víctima a careos con el agresor. 8. Proteger los datos, documentos y archivos del propio trabajador, desconfiando de las capacidades manipulativas de

¹⁹³ Las medidas de prevención para el acoso laboral han sido tomadas de las recomendaciones publicadas por diferentes fuentes. Tales como:
 Cp. AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. *El acoso*. S.L., S.A.
 Consulta: 15 de abril del 2015
<https://osha.europa.eu/es/topics/stress/harassment>
 Cfr. MANSILLA IZQUIERDO, Fernando. “Acoso laboral o Mobbing”.
http://www.psicologia-online.com/ebooks/riesgos/capitulo5_8.shtml

		<p>los acosadores.</p> <p>9. No intentar convencer o cambiar al acosador.</p>
Ruido	<p>Trastornos del aparato digestivo; alteraciones en la función visual; trastornos cardiovasculares; trastorno del sueño, irritabilidad y cansancio</p>	<p>1. Evitar la exposición prolongada a ruido elevado, cuando la trabajadora se encuentre en estado de gestación y/o se encuentre en lactancia.</p> <p>2. No estará permitida la exposición a ruido elevado en trabajadoras en estado de gestación y/o lactancia, de >80 dB para 8 horas¹⁹⁴.</p>
Inclinación y flexión por debajo del nivel de las rodillas	<p>Lesiones Muscoloesqueléticas insuficiencia venosa, várices</p>	<p>Las trabajadoras en estado de gestación estarán permitidas de laborar de acuerdo a las siguientes condiciones y topes permitidos¹⁹⁵:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intermitente <2 veces/h: hasta la 40 semana de gestación. • Intermitente 2-10 veces/h: hasta la semana 28 de gestación. • Repetitiva >10 veces/ h: hasta la semana 20 de gestación.
Estar de pie	<p>Lesiones Muscoloesqueléticas insuficiencia venosa, várices, disminución de la fuerza de los</p>	<p>Las trabajadoras en estado de gestación estarán permitidas de laborar de acuerdo a las siguientes condiciones y topes permitidos¹⁹⁶:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intermitente <30 min/h: hasta la semana 40 de gestación. • Intermitente ≥30 min/h: hasta

¹⁹⁴ Ambas medidas de prevención se extrajeron del Anexo I de la Resolución Ministerial N° 374-2008-TR.

¹⁹⁵ Recomendaciones tomadas del Anexo 5 de la Resolución Ministerial N° 374-2008-TR.

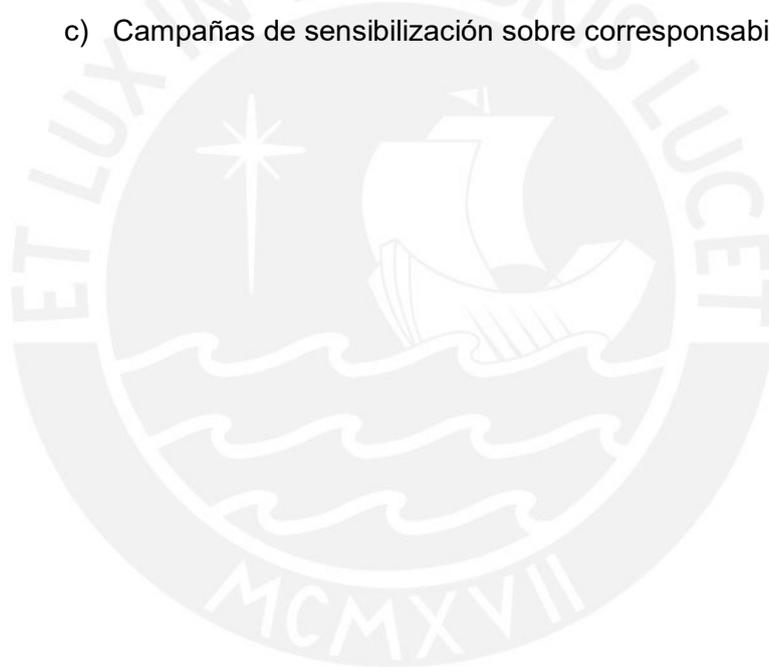
¹⁹⁶ *Ibidem*.

	músculos	<p>la semana 32 de gestación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolongada >4 h: hasta la semana 20 de gestación.
--	----------	--

Artículo 17º.- Medidas de protección del entorno familiar y vida privada

Con la finalidad de preservar el disfrute de la vida personal y familiar de los operadores de transporte urbano regular de pasajeros, los empleadores podrán instaurar las siguientes medidas:

- a) Instauración de servicios de guardería (de 0-3 años).
- b) Reducción de jornadas de trabajo.
- c) Campañas de sensibilización sobre corresponsabilidad familiar.”



CONCLUSIÓN GENERAL

De conformidad a la información obtenida por la autora en las encuestas aplicadas en los años 2012 y 2014, así como por su validación con base en los estudios nacionales e internacionales, se concluye que sí es necesaria una propuesta normativa de seguridad y salud en el trabajo para los operadores de transporte urbano regular de pasajeros.

Normativa que en la presente investigación es propuesta bajo la forma jurídica de un Decreto Supremo.



RECOMENDACIONES GENERALES

1. Las municipalidades provinciales deberían propender a la reducción de las autorizaciones de rutas a las unidades de transporte en general; con la finalidad de que en la red vial del país exista un balance entre la cantidad de vehículos de transporte urbano regular de pasajeros, versus la demanda de servicio.
2. Promover la difusión de las investigaciones aplicadas a estos trabajadores, para así facilitar su conocimiento por todos los intervinientes: empleadores, trabajadores, representantes del Estado y público en general.

Para ello el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo en su rol de impulsor de la seguridad y salud en el trabajo, podría promover charlas de concientización sobre los riesgos existentes en el transporte urbano regular de pasajeros y sus consecuencias en la salud; dirigidas al público en general, a empresas interesadas y a operadores de transporte, con énfasis en invitaciones gratuitas y publicidad en medios de difusión masiva; siendo la radio, el de mayor uso en este sector; al ser constante la utilización de este medio por los conductores de las unidades de transporte en general.

3. Capacitar a los inspectores del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo en los riesgos específicos y medidas de prevención en este campo; para que de ese modo, brinden asesoría y apliquen fiscalizaciones con conocimientos técnicos.
4. Interiorizar en la población, empresas de transporte y operadores de transporte urbano regular de pasajeros, acerca de la prohibición legal de utilizar menores de edad en este sector, comunicándoseles los posibles efectos en la salud para éstos.
5. El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo podría programar la ejecución de operativos periódicos en materia relaciones laborales y de seguridad y salud

en el trabajo, dentro de las unidades de transporte urbano e interprovincial sin distinción; a efectos de que se verifique el cumplimiento del deber de prevención por el empleador.

6. Tener especial consideración hacia el género femenino, con la finalidad de evitar la exposición de trabajadoras en estado de gestación, así como evitar casos de hostigamiento sexual y la protección de su salud, dada la propensión de este género, hacia enfermedades vinculadas con la insuficiencia venosa.



BIBLIOGRAFÍA POR CAPÍTULO

La bibliografía mostrada a continuación ha sido agrupada por capítulos, con la exclusiva finalidad de facilitar la ubicación del material bibliográfico utilizado en cada uno de los temas elegidos por capítulo.

CAPÍTULO I: Legislación de Seguridad y Salud en el Trabajo en el sector de transporte urbano regular de pasajeros

1. AGUSTÍ JULIÁ, Jordi y Nuria, PUMAR BELTRÁN
2009 El trabajo por cuenta ajena y sus fronteras. Albacete: Editorial Bomarzo.
2. LENGUA APOLAYA, César.
2011 “El derecho a la seguridad y salud en el trabajo y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo”. *Soluciones Laborales*. Lima, número 46.
3. ARCE ORTIZ, Elmer
2007 *El trabajador autónomo*. “Material de enseñanza”. Lima: S.E.
4. ASAMBLEA MUNDIAL DE LA SALUD
2007a *Resolución WHA 60.26. Salud de los trabajadores: plan de acción mundial*. Mayo.
2007a *Anexo de la Resolución WHA 60.26. Plan de acción mundial sobre la salud de los trabajadores 2008-2017*. Mayo.
1996 *Resolución WHA 49.12. Estrategia mundial OMS de salud ocupacional para todos*. Mayo.
5. ASAMBLEA MUNDIAL DE LA SALUD

2012 AYALA FLORES, Leonor E. Comentario del 10 de enero de 2012 a “Comentario a la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo”. *Corte Superior de Justicia de Lima Norte*. Consulta: 29 de junio de 2013.

http://scc.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/corte+superior+lima+norte+pj/s_corte_superior_lima_norte_utilitarios/as_enlaces/as_publicacion_documentos/as_enlaces_publicacion_documentos

6. BESTRATÉN BELLOVÍ, Manuel. (Coordinador)

2003 *Manual de procedimientos de prevención de riesgos laborales. Guía de elaboración*. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Consulta 05 de julio de 2013.

http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/Guias_Ev_Riesgos/Manual_ProcedPrev_Riesgos/Manual_procedimientos.pdf

<http://www.insht.es/portal/site/Insht/menuitem.1f1a3bc79ab34c578c2e8884060961ca/?vgnextoid=6f5c683412786110VgnVCM10000dc0ca8c0RCD&vgnnextchannel=cfc0c465c5f13110VgnVCM10000dc0ca8c0RCD>

7. COMISIÓN DE ESTADÍSTICA DE LAS NACIONES UNIDAS

1958 *Clasificación Internacional de la Situación de Empleo (CISE)*. SL. Consulta: 06 de julio de 2013.

<http://laborsta.ilo.org/applv8/data/icses.html>

8. COMUNIDAD ANDINA

1992 *Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina*. 28 de mayo.

9. CONFEDERACIÓN NACIONAL DE INSTITUCIONES EMPRESARIALES PRIVADAS - CONFIEP

2007 *Relación de convenios multilaterales sobre derechos humanos y humanitarios suscritos por el Perú*. Lima. Consulta: 21 de junio de 2013.

http://confiep.org.pe/facipub/upload/publicaciones/1/2079/convenios_der_echos_hum_suscritos_por_peru.pdf

10. CONGRESO DE LA REPÚBLICA

- 2011 *Ley N° 29783. Ley de seguridad y salud en el trabajo.* 19 de agosto.
- 2008 *Ley N° 29245. Ley que regula los servicios de tercerización.* 23 de junio.
- 2007 *Ley N° 29088. Ley de seguridad y salud en el trabajo de los estibadores terrestres y transportistas manuales.* 18 de setiembre.
- 1993 *Constitución Política del Perú de 1993.* 30 de diciembre.

11. CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES

- 2004 *Decisión 584. Sustitución de la Decisión 547, Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo.* 7 de mayo.

12. CUADROS LUQUE, Fernando y Christian SÁNCHEZ REYES

- 2007 "La contratación temporal en el Perú: la informalidad escondida". *Actualidad Laboral Andina. Artículos de Interés.* Lima. Consulta: 06 de julio de 2013.

<http://www.comunidadandina.org/camtandinos/WebInicial/articulos.asp>

13. FERNÁNDEZ GARCÍA, Ricardo

- 2008 *Manual de prevención de riesgos laborales para no iniciados.* Segunda edición. Alicante: Editorial Club Universitario. Consulta: 05 de julio de 2013.

http://books.google.com.pe/books?id=Uz3v8cvL17MC&pg=PA185&lpg=PA185&dq=prevencion+enfoco+proactivo+en+lugar+de+enfoco+reactivo&source=bl&ots=6hvKe667fi&sig=MzW055f5NASDG9mrxUgydlboKyc&hl=en&sa=X&ei=ap_YUZGjNerH0AHp4IB4&ved=0CCQQ6AEwAA#v=onepage&q=prevencion%20enfoco%20proactivo%20en%20lugar%20de%20enfoco%20reactivo&f=false

14. GARCÍA JIMÉNEZ, Manuel

2008 Autoempleo: Trabajo Asociado y Autónomo. Madrid: Editorial Tecnos.

15. GONZÁLES RAMÍREZ, Luis Álvaro

2012 "Trabajo a domicilio: diferencias con el trabajo por cuenta propia y la determinación de un régimen laboral especial". *Contadores & Empresas*. Lima, número 187.

16. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA

2014 *Producción y Empleo Informal en el Perú. Cuenta Satélite de la Economía Informal 2007-2012*. Lima. Consulta 07 de setiembre de 2014.

www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones.../Est/.../libro.pdf

17. INSTITUTO SALUD Y TRABAJO

2011 *Diagnóstico Situacional en Seguridad y Salud en el Trabajo: Perú*.

18. MENDOZA FANTINATO, Guido

2011 Comentario del 1 de abril de 2011 a "La supranacionalidad de la Comunidad Andina y la relevancia de la apuesta por la construcción de proyectos de largo plazo". *Blog de Guido Mendoza Fantinato*. Consulta: 16 de noviembre de 2011.

<http://www.guidomendozafantinato.com/>

19. MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS

2013 *Resolución Ministerial N° 111-2013-MEM/DM. Reglamento de Seguridad y Salud en el trabajo con electricidad*. 21 de marzo.

2010 *Decreto Supremo N° 055-2010-EM. Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional y otras medidas complementarias en minería*. 21 de agosto.

2007 *Decreto Supremo N° 043-2007-EM. Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos y modifican diversas disposiciones.* 21 de agosto.

1964 *Decreto Supremo N° 42-F. Reglamento de seguridad industrial.* 22 de mayo.

20. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

2013a *Normas de seguridad y salud en el trabajo. Índice cronológico. Normas emitidas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Convenios ratificados por el Perú.* Lima. Consulta 24 de mayo de 2013.

<http://www.mintra.gob.pe/mostrarContenido.php?id=952&tip=949>

2013b *Resolución Ministerial N° 082-2013-TR. Aprueban el sistema simplificado de registros del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo para MYPES.* 04 de mayo.

2012 *Decreto Supremo N° 005-2012-TR. Reglamento de Ley de seguridad y salud en el trabajo.* 24 de abril.

2008a *Decreto Supremo N° 006-2008-TR. Aprueban el Reglamento de la Ley N° 29245 y del Decreto Legislativo N° 1038, que regulan los servicios de tercerización.* 11 de setiembre.

2008b *Resolución Ministerial N° 374-2008-TR. Aprueban el listado de los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que generan riesgos para la salud de la mujer gestante y/o el desarrollo normal del embrión y el feto, sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia y los períodos en los que afecta el embarazo; el listado de actividades, procesos, operaciones o labores, equipos o productos de alto riesgo; y, los lineamientos para que las empresas puedan realizar la evaluación de sus riesgos.* 28 de noviembre.

2008c *Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Aprueban la Norma Básica de Ergonomía y de Procedimiento de Evaluación de Riesgo Disergonómico.* 28 de noviembre.

2007 *Decreto Supremo N° 005-2009-TR. Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo de los Estibadores Terrestres y Transportistas Manuales.* 23 de abril.

1997 *Decreto Supremo N° 003-97-TR. Texto Único Ordenado del D. Leg. N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral.* 21 de marzo.

21. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

2009 *Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración del Transporte.* 21 de abril.

2003 *Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. Reglamento Nacional de Vehículos.* 07 de octubre.

22. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

2006 *Decreto Supremo N° 030-2006-RE. Acuerdo de Promoción Comercial Perú – Estados Unidos.* 28 de junio.

23. MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

2012a *Ordenanza N° 1599. Ordenanza que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana.* 17 de abril.

2012b *Memorando N° 330-2012-MML/GTU.* Lima.

2009 *Ordenanza N° 1338. Ordenanza que reglamenta la prestación del servicio público de transporte regular de pasajeros en Lima Metropolitana.* 29 de diciembre.

24. NEVES MUJICA, Javier

2012 Introducción al Derecho al Trabajo. Segunda edición. Lima: PUCP. Fondo Editorial.

25. OJEDA AVILÉS, Antonio

1999 “Trabajo familiar: una descripción del conflicto típico”. En CONSEJO ANDALUZ DE RELACIONES LABORALES. *Trabajo subordinado y trabajo autónomo en la delimitación de fronteras del Derecho del Trabajo: estudios en homenaje a José Cabrera Bazán*. Madrid: Editorial Tecnos.

26. OSPINA SALINAS, Estela

2011 “El derecho a la seguridad y salud en el trabajo: Principios”. *Revista Derecho & Sociedad*. Lima, año XXI, número 37.

27. OFICINA DE ESTADÍSTICA DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

2015 *Anuario Estadístico Sectorial del MTPE 2014*. S.L., 2014. Consulta: Consulta: 28 de octubre del 2015

http://www.trabajo.gob.pe/archivos/file/estadisticas/anuario/ANUARIO_ESTADISTICO_2014.p

2014 *Estado de la población peruana 2014*. Lima. Consulta: 07 de setiembre del 2014.

<http://www.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/publicaciones-digitales/>

2013 *Anuario Estadístico Sectorial 2013*. S.L. Consulta: 06 de setiembre de 2014.

http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/estadisticas/anuario/ANUARIO_ESTADISTICO_2013.pdf

2012 *Anuario Estadístico Sectorial 2012*. S.L. Consulta: 06 de julio de 2013.

<http://www.mintra.gob.pe/mostrarContenido.php?id=86&tip=86>

28. OFICINA GENERAL DE ESTADÍSTICA Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES. OFICINA DE ESTADÍSTICA

2015 *Boletín estadístico mensual de notificaciones de accidentes de trabajo, incidentes peligrosos y enfermedades ocupacionales*. S.L. Consulta: Consulta: 28 de octubre del 2015

<http://www.mintra.gob.pe/mostrarContenido.php?id=730&tip=9>

29. OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

2009 *“Salud y vida en el trabajo: un derecho humano fundamental”* [diapositivas]. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo. Consulta: 08 de julio de 2013.

http://www.ilo.org/legacy/english/protection/safework/worldday/products09/booklet_09-es.pdf

30. OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (AISS) Y AGENCIA COREANA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (KOSHA)

2008 *Declaración de Seúl sobre seguridad y salud en el trabajo*. Seúl. Consulta 22 de junio de 2013.

<http://www.issa.int/es/Resursy/Conference-Reports/Seoul-Declaration-on-Safety-and-Health-at-Work>

31. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

2013a *Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa*. 10 de junio. Consulta 22 de junio de 2013.

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/genericdocument/wcms_099768.pdf

2013b *Acerca de la OIT. Misión y objetivos*. Ginebra. Consulta 22 de junio de 2013.

<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang-es/index.htm>

1981 *Convenio N° 155. Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo*. 22 de junio.

1979 *Convenio N° 153. Convenio sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera*. 27 de junio.

1958 *CISE-1958. Clasificación internacional de la situación de empleo*. Revisado: 24 de mayo de 2013

<http://laborsta.ilo.org/applv8/data/icses.html>

32. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA

2001 *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésima segunda edición, S.L.: S.E. Consulta: 06 de julio de 2013.

<http://lema.rae.es/drae/?val=entrenar>

<http://lema.rae.es/drae/?val=simulacro>

33. SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, Cristina

2002 "El concepto de trabajador por cuenta ajena en el Derecho español y comunitario". *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*. Madrid, número 37. Consulta: 07 de julio de 2013.

http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/2002internacional.htm

34. SALCEDO BELTRÁN, Ma. Carmen

2000 *El deber de protección empresarial de la seguridad y salud de los trabajadores*. Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch, 2000.

35. SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

2005 *Resolución 957. Reglamento del Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo*. 23 de setiembre.

36. UGAZ OLIVARES, Hugo y Sebastián, SOLTAU SALAZAR

2011 "Implicancias de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo". *Revista Derecho & Sociedad*. Lima, Año XXI, N° 37.

37. VÁZQUEZ MATEO, Felipe

2008 "Algunos condicionamientos jurídico-sociales de la cultura preventiva". *Relaciones Laborales. Revista crítica de teoría y práctica*. Madrid, número 1.

CAPÍTULO II: Condiciones de trabajo y salud en los operadores de transporte urbano regular de pasajeros de Lima Metropolitana

1. BIELICH SALAZAR, Claudia

2010 "¿Cómo influye el sistema laboral de las empresas de transporte público en la problemática del tránsito?". *Economía y Sociedad*. Lima, N° 75. Revisado: 27 de marzo de 2012
cies.org.pe/files/documents/EyS/75/02-BIELICH.pdf

2009 *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Documento de Trabajo N° 155*. Lima. Revisado: 27 de marzo de 2012
www.iep.org.pe/textos/DDT/ddt155.pdf

2. CASO Alex, Jorge REY DE CASTRO y Edmundo ROSALES-MAYOR

2014 "Hábitos de sueño y accidentes de tránsito en conductores de ómnibus interprovincial de Arequipa, Perú". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, volumen 31, número 4. Consulta 13 de marzo del 2015.

3. CHÁVEZ BARTUREN, Jorge, Odón SÁNCHEZ CCOYLLO y Edmilson DÍAS DE FREITAS

2011 “Validación del modelo de calidad del aire BRAMS/TEB en el área metropolitana de Lima”. *Revista Peruana Geo-Atmosférica RPGA*. Lima, vol. 3. Consulta: 24 de junio de 2012.

http://www.senamhi.gob.pe/rpga/pdf/2011_vol03/art11.pdf

4. DEFENSORÍA DEL PUEBLO

2008 *El transporte urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Informe Defensorial N° 137*. Lima. Consulta: 27 de marzo de 2012

ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/B14.pdf

5. DIRECCION NACIONAL DE INSPECCIÓN DEL TRABAJO

2008 *Informe Anual de la Inspección del Trabajo en el Perú: Año 2007*. Lima.

6. DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD AMBIENTAL - DIGESA

2005 *Manual de Salud Ocupacional*. Lima. Consulta: 07 de junio de 2013.

www.digesa.minsa.gob.pe/publicaciones/descargas/manual_deso.PDF

7. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

2012 *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales*. Madrid. Consulta: 30 de abril de 2013.

<http://www.fundaciontransforma.es/Proyectos.%20PRL/guia.pdf>

8. GAVIN, Mary L.

- 2009 “¿Cuántas horas de sueño necesito?”. Teenshealth from Nemours. S.L.
Consulta: 12 de junio de 2012.
http://kidshealth.org/teen/en_espanol/cuerpo/how_much_sleep_esp.html

9. GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO

- S.A. *Situación Actual del Transporte en Lima Metropolitana*. Consulta: 18 de abril de 2012
<http://www.gtu.munlima.gob.pe/transporte/estadistica.htm>

10. GUANCHE GARCELL, Humberto y otros

- 2003 “Factores de riesgo de accidentalidad en conductores profesionales de entidades transportistas”. *Revista Cubana de Medicina General Integral. Versión On-line* ISSN 1561-3038. La Habana, volumen 19, número 5. Consulta: 30 de abril de 2013
http://bvs.sld.cu/revistas/mgi/vol19_5_03/mgi06503.htm

11. GRUPO DE TRABAJO EN SALUD MENTAL DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA CAYETANO HEREDIA

- 2014 *Salud mental de choferes es un peligro*. Lima: Panamericana Televisión.
Consulta: 24 de agosto de 2014.
<https://www.youtube.com/watch?v=nTHj0X0Fu90#t=132>

12. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

- 2005 *NTP 705: Síndrome de estar quemado por el trabajo o "burnout" (II): consecuencias, evaluación y prevención*. Consulta: 30 de abril del 2015.
http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/701a750/ntp_705.pdf

S.A. *Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte Colectivo por Carretera*. S.L.: S.E. Consulta: 03 de mayo de 2013.
www.insht.es/.../PortalesTematicos/Transportista/.../GUÍA%20PRÁCTI C...

13. INSTITUTO SINDICAL DE TRABAJO, AMBIENTE Y SALUD

2010 *Compuestos Orgánicos Volátiles (COV)*. Consulta: 24 de junio de 2012.
<http://www.istas.net/risctox/index.asp?idpagina=621>

14. LA TERCERA

2012 “*Gases de motores diésel producen cáncer, según OMS*”. LA TERCERA. Tendencias. Santiago, 12 de junio. Consulta: 07 de julio de 2012.
<http://www.latercera.com/noticia/tendencias/2012/06/659-466108-9-gases-de-motores-diesel-producen-cancer-segun-oms.shtml>

15. LIENDO Gustavo R., Carla L. CASTRO y Jorge REY DE CASTRO

2010 “*Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus interprovinciales: Estudio comparativo entre formalidad e informalidad*”. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, volumen 27, número 2. Consulta 21 de junio de 2013.
<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/revista/pdf/Revista272.pdf>

16. LIMA ARANZAES, Carla C. y Arturo JUÁREZ GARCÍA.

2008 “*Estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el estado de Morelos, México*”. *Ciencia y Trabajo*. Providencia, año 10, número 30. Consulta: 27 de marzo de 2012.
<http://www.cienciaytrabajo.cl/pdfs/30/cyt30.pdf>

17. MARUGÁN GACIMARTÍN, Palmira y Otros

2001 "Prevención de Riesgos Laborales en los Trabajadores del Sector Transporte (Parte I)". *Revista de la sociedad española de medicina y seguridad del trabajo*. Valencia, 2001, número 11. Consulta: 03 de junio de 2012

<http://www.svmst.com/Doble.htm>

18. MINISTERIO DE LA MUJER Y DESARROLLO SOCIAL

2010 *Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES. Aprueban la Relación de Trabajos Peligrosos y Actividades Peligrosas o Nocivas para la Salud Integral y la Moral de las y los Adolescentes*. 19 de abril.

19. MINISTERIO DE SALUD

2013 *Mortalidad general en el Perú 2007-2011*. Lima. Consulta: 18 de noviembre de 2014.

bvs.minsa.gob.pe/local/minsa/2722.pdf

20. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

2008a *Resolución Ministerial N° 374-2008-TR. Aprueban el listado de los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que generan riesgos para la salud de la mujer gestante y/o el desarrollo normal del embrión y el feto, sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia y los períodos en los que afecta el embarazo; el listado de actividades, procesos, operaciones o labores, equipos o productos de alto riesgo; y, los lineamientos para que las empresas puedan realizar la evaluación de sus riesgos*. 28 de noviembre.

2008b *Resolución Ministerial N° 375-2008-TR. Aprueban la Norma Básica de Ergonomía y de Procedimiento de Evaluación de Riesgo Disergonómico*. 28 de noviembre.

21. MINISTERIO DE SALUD

2005 *Manual de Salud Ocupacional*. Lima: Perúgraf Impresores.

22. MINISTERIO DE LA MUJER Y DESARROLLO SOCIAL

2010 *Decreto Supremo N° 003-2010-MIMDES. Aprueban la Relación de Trabajos Peligrosos y Actividades Peligrosas o Nocivas para la Salud Integral y la Moral de las y los Adolescentes*. 19 de abril.

23. MORALES-SOTO, Nelson, Daniel ALFARO-BASSO y Wilfredo GÁLVEZ-RIVERO

2010 "Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre". *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, volumen 27, número 2. Consulta 13 de marzo del 2015.

http://www.rpmesp.ins.gob.pe/portalweb/Contenido_numero.htm?Vol=228

24. PARRA, Manuel

2003 *Conceptos básicos en salud laboral*. Santiago: Oficina Internacional del Trabajo. Consulta: 07 de julio de 2012.

<http://www.oitchile.cl/pdf/publicaciones/ser/ser009.pdf>

25. PÉREZ PALOMINO, Patricia Carol

2010 *Propuesta de Conversión del Parque Automotor de Lima y Callao para el uso de Gas Natural*. Tesis para optar por el título de Ingeniera Industrial. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Facultad de Ciencias e Ingeniería. Consulta: 19 de junio de 2012.

tesis.pucp.edu.pe/.../PÉREZ_PATRICIA_PROPUESTA_CONVERSI...

26. PINTO QUERALES, William Alfredo

2003 *Accidentes de tránsito, condiciones de salud y regimen laboral de los conductores de la Empresa Metrobus Lara C.A Barquisimeto. Mayo-Agosto de 2000.* Tesis de grado especialización del nivel correspondiente a especialista en salud e higiene ocupacional con mención en educación para la salud de los trabajadores. S.L.: Universidad Centroccidental "Lisandro Alvarado" decanato de medicina. Consulta: 30 de abril de 2013.

http://bibmed.ucla.edu.ve/cgi-win/be_alex.exe?Acceso=T070000052589/0&Destacar=patologia;&Nombrebd=bmucla&CorreoE

27. PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

2004 *Decreto Supremo N° 085-2003-PCM. Aprueban el Reglamento Nacional de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido.* 24 de octubre de 2003

28. PROEXPANSIÓN

2008 *Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito.* Lima: Proexpansión S.R.L. Consulta: 24 de mayo de 2013.

<http://araper.pe/ckfinder/userfiles/files/pdf1.pdf>

29. PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA ERRADICACIÓN DEL TRABAJO INFANTIL (IPEC)

2011 *Niños en trabajos peligrosos. Lo que sabemos. Lo que debemos hacer.* 2011. Ginebra.

30. RADIO PROGRAMAS DEL PERÚ

2012. *¿Por qué algunos distritos de Lima soportan mayor radiación UV?.* Entrevista del 12 de marzo de 2012 a Orlando Ccora, experto en meteorología del SENAMHI. Consulta 24 de junio de 2012.

http://www.rpp.com.pe/2012-03-12--por-que-algunos-districtos-de-lima-soportan-mayor-radiacion-uv-noticia_460612.html

31. ROCHE I VALLÈS, MONICA

2009. *Manual para la identificación y riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera*. Barcelona: Direcció General de Relacions Laborals. Departament de Treball. Consulta 24 de agosto de 2014.

<http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Seguretat%20Viaria/Libre%20autobusos%20cast.pdf>

32. SÁNCHEZ GARCÍA, María José y Santiago FORERO HENAO

2004 *Estudio de las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos de carga en Colombia para proponer mejoras en los puestos de trabajo*. Tesis del nivel correspondiente al título de ingeniero industrial. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana, facultad de ingeniería, carrera de ingeniería industrial. Consulta: 30 de abril de 2013.

<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/ingenieria/tesis164.pdf>

33. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

2012 *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales. Sector de transporte viajeros por carretera*. Madrid: S.E. Consulta: 03 de mayo de 2013.

www.fundaciontransforma.es/Proyectos.%20PRL/guia.pdf

34. VICERRECTORÍA DE BIENESTAR UNIVERSITARIO.

S.A. *Factores de riesgo ocupacional*. Cali: Sección de Salud Ocupacional. Universidad del Valle. Consulta: 03 de junio de 2012. Revisado: 03 de junio de 2012.

<http://saludocupacional.univalle.edu.co/factoresderiesgocupacionales>

[.htm](#)

35. URRUTIKOETXEA BARRUTIA, Mikel

2007 “Reflexiones en torno a la prevención de los riesgos psicosociales”.
Revista de Derecho Social. Albacete, número 39.

CAPÍTULO III: Propuesta de un marco normativo de seguridad y salud en el trabajo en el transporte urbano regular de pasajeros

1. AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

S.A. *El acoso*. S.L. Consulta: 15 de abril del 2015.
<https://osha.europa.eu/es/topics/stress/harassment>

2. CONGRESO DE LA REPUBLICA

2003a *Decreto Supremo Nº 010-2003-MIMDES. Aprueban el Reglamento de la Ley Nº 27492 Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual*. 25 de noviembre.

2003b *Ley Nº 27972. Ley Orgánica de Municipalidades*. 26 de mayo.

2003b *Ley Nº 27492. Ley de Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual*. 26 de febrero.

3. GARCÍA MURCIA, Joaquín

2001 *La reglamentación sectorial del trabajo: de la intervención pública a la autonomía colectiva*. Madrid: Civitas.

4. GARCÍA ORTEGA, Jesús y otros

2008 *Curso del Derecho del Trabajo. Fuentes. Derecho sindical. Contrato de trabajo. Seguridad Social. Proceso Laboral*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

5. GARCÍA TOMA, Víctor

- 1986 *Introducción al derecho*. Lima: Universidad de Lima.
6. Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH).
- 1999 “El Estrés ... En el Trabajo”. *Publicaciones*. Cincinnati, número 99-101. Consulta: 15 de abril del 2015._
http://www.cdc.gov/spanish/niosh/docs/99-101_sp/default.html#puede
7. MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
S.A. *Normatividad*. Lima. Consulta: 02 de diciembre de 2014._
http://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=section&id=48&Itemid=100357
8. MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS
- 2013 *Resolución Ministerial N° 111-2013-MEM/DM. Aprueban Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo con Electricidad - 2013*. 21 de marzo.
- 2010 MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS. *Decreto N° 055-2010-EM. Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional y otras medidas complementarias en Minería*. 21 de agosto.
9. MORALES-SOTO, Nelson, Daniel, ALFARO-BASSO y GÁLVEZ-RIVERO Wilfredo
- 2010 “Aspectos Psicosociales y accidentes en el transporte terrestre”. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Lima, volumen 27, número 2, 2010, pp. 269-270. Consulta : 11 de marzo del 2015.
<http://www.ins.gob.pe/insvirtual/images/revista/pdf/revista272.pdf>
10. NEVES MUJICA, Javier

2012 *Introducción al Derecho del Trabajo. Segunda edición.* Lima: PUCP. Fondo Editorial.

11. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA

2015 *Diccionario de la Lengua Española. 23ª Edición.* Madrid: Real Academia Española. Consulta: 16 de abril.

<http://lema.rae.es/drae/?val=GPS>

12. RADIO PROGRAMAS DEL PERÚ.

2012. *¿Por qué algunos distritos de Lima soportan mayor radiación UV?*. Entrevista del 12 de marzo de 2012 a Orlando Ccora, experto en meteorología del SENAMHI. Consulta 24 de junio de 2012.

http://www.rpp.com.pe/2012-03-12--por-que-algunos-distritos-de-lima-soportan-mayor-radiacion-uv-noticia_460612.html

13. RUBIO CORREA, Marcial

2009 *El sistema jurídico. Introducción al derecho. Décima edición, aumentada.* Lima: Fondo Editorial PUCP.

BIBLIOGRAFÍA ADICIONAL

1. CEPAL y la OIT. Cp. DIVISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL) Y ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

2013 *Boletín CEPAL / OIT. Número 8. Coyuntura laboral en América Latina y El Caribe. Avances y desafíos en la medición del trabajo decente.* Santiago de Chile. Consulta: 25 de junio de 2013.

<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/3/49933/CEPAL-OIT8mayo2013.pdf>

2. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL) Y LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

2013 *Boletín CEPAL / OIT. Número 8. Coyuntura Laboral en América Latina y El Caribe. Avances y desafíos en la medición del trabajo decente.* Santiago de Chile. Consulta: 25 de junio de 2013.

<http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/3/49933/P49933.xml&xsl=/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>

3. DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DEL TRABAJO

2008 *Informe Anual de la Inspección del Trabajo en el Perú: Año 2007.* Lima. Consulta: 08 de mayo de 2013.

http://www.mintra.gob.pe/contenidos/archivos/inspecciones/informe_anual_inspecciones-2007.pdf

4. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA

2011 *Estadísticas Municipales 2010.* Lima, 2011. Consulta: 08 de mayo de 2013.

www.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/lib1002/libro.pdf

2012 *Encuestas y Registros - Registro Nacional de Municipalidades. Resultados. Cuadros Estadísticos del RENAMU 2012 – Departamental. Perú: municipalidades provinciales que otorgaron concesiones y autorizaciones para prestar servicio de transporte público urbano de pasajeros, según departamento, RENAMU 2012.* Lima. Consulta: 07 de mayo de 2013.

<http://www.inei.gob.pe/srienaho/renamu2012/renamu2012dep.asp>

2009 *Estadísticas Ambientales Enero 2009.* Informe Técnico N° 03. Lima. Consulta: 07 de julio de 2012.

<http://www.inei.gob.pe/web/Boletin/Attach/8170.pdf>

- 1997a *Transporte urbano. Capítulo 3.1: Características de la población según uso del tipo de vehículo*. Lima. Consulta: 07 de mayo de 2013.
<http://www.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0047/CAP-3.1.htm>
- 1997b *Transporte urbano. Anexos. Cuadro N° 11: Población que hace uso del transporte público, por frecuencia de uso, según dominio geográfico y tipo de vehículo que utiliza mayormente. INEI – ENAHO 1997 II Trimestre*. Lima. Consulta: 07 de mayo de 2013.
<http://www.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0047/cuad-11.htm>
5. METROPOLITANO
- 2012 EL TRANSPORTE DE LIMA PARA TODOS. *¿Qué es el metropolitano?*_Consulta: 15 de junio de 2013.
http://www.metropolitano.com.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=3
6. MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO
- S.A. *Informe Anual. El Empleo en el Perú y Lima Metropolitana 2009*. Consulta: 25 de junio de 2013.
http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/informes/informe_anual_empleo_peru_lima_metropolitana.pdf
7. PROGRAMA LABORAL DE DESARROLLO (PLADES).
- 2012 *“Estadísticas laborales 2011: para el análisis de trabajo decente”*. *Material de investigación*. Lima. Consulta: 22 de noviembre de 2013.
<http://www.plades.org.pe/publicacionesEstudiosInvestigacion.php?s=pu&sb=esi>

8. SECRETARÍA TÉCNICA DEL CONSEJO NACIONAL DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

2007 *Informe Final sobre la Situación del Transporte Urbano en el Perú y Pronunciamiento de la Comisión Técnica de Trabajo respecto a la problemática laboral en el sector*. Lima._Consulta: 08 de mayo de 2013.

http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/CNTPE/informe_situacion_transporte.pdf

BIBLIOGRAFÍA METODOLÓGICA

1. Agustí Juliá, Jordi y Nuria PUMAR BELTRÁN (coordinadores)
2009 La investigación jurídica: diseño del proyecto de investigación. Estructura y redacción de la tesis. Albacete: Bomarzo.
2. ARANZAMENDI, Lino
2010 La investigación jurídica: diseño del proyecto de investigación. Estructura y redacción de la tesis. Lima: Grijley.
3. RAMOS NUÑEZ, Carlos
2011 Cómo hacer una tesis de derecho y no envejecer en el intento. Lima: Grijley: Iustitia.

ANEXOS

CUESTIONARIO CHOFERES¹⁹⁷

DATOS GENERALES

Indique su edadaños

Usted es Hombre () Mujer ()

Cuánto pesaKg

Cuánto midemetros

El cobrador con relación a usted es:

Su hijo ()

Su padre ()

Su hermano ()

Otro (indicar)

Usted trabaja en:

Combi ()

Custer ()

Bus más grande ()

¿Cuál es el nombre de la empresa donde trabaja?:

¿A usted lo contrató? :

La empresa de transportes para la que trabaja (SI) (NO)

Usted mismo se contrató (SI) (NO)

¿Usted es el dueño del vehículo? (SI) (NO)

¿Si usted fuese el dueño, le alquila el vehículo a
la empresa de transportes? (SI) (NO)

¿La empresa de transportes es la dueña del vehículo? (SI) (NO)

RELACIÓN DE TRABAJO

¿Sabe si usted está registrado en planillas? (SI) (NO)

¿Ha firmado un contrato de trabajo? (SI) (NO)

¿Le entregan:

1. Boleta de pago (papel donde aparece pago de
gratificaciones, sueldo, CTS, etc.) (SI) (NO)

2. Recibo por honorarios (SI) (NO)

¹⁹⁷ Se garantiza la confidencialidad de la información que se brinde. Esta Encuesta es anónima y reservada. Solo servirá para efectos académicos y se garantiza la ética en la investigación de las personas involucradas

3. Recibo simple (SI) (NO)
- ¿Le pagan su sueldo en efectivo? (en mano) (SI) (NO)
- ¿Le pagan su sueldo por banco? (SI) (NO)

¿Cuánto es su semana? Indique monto S/.

TIEMPO DE TRABAJO Y DESCANSO

¿De qué hora a qué hora trabaja por día? Desde a

¿Cuántos días a la semana trabaja?

¿Cuánto tiempo descansa al día entre carreras? minutos
..... horas

¿Cuántos años /meses trabaja en la misma empresa? años
..... meses

- ¿Trabaja en días feriados? (SI) (NO)
- ¿Descansa en días feriados? (SI) (NO)
- ¿Le pagan doble cuando trabaja en feriado? (SI) (NO)

FACTORES DE RIESGO

A. BIOPSIICOSOCIALES

¿Su trabajo le permite tener amistad con sus compañeros de trabajo? (SI) (NO)

¿Siente que su trabajo es positivo? (SI) (NO)

¿Se ha sentido estresado cuando trabaja? (SI) (NO)

¿En más de una ocasión? (SI) (NO)

¿Qué siente que lo estresa :

1. El tráfico (SI) (NO)
2. Ganar una carrera para lograr más viajes (SI) (NO)
3. Presión del tiempo (SI) (NO)
4. El claxon del vehículo donde trabaja (SI) (NO)
5. El claxon de otros vehículos (SI) (NO)
6. Cuando los ambulantes se meten en las pistas (SI) (NO)
7. Cuando el vehículo donde usted trabaja se descompone (SI) (NO)
8. Cuando otro vehículo le cierra el paso (SI) (NO)
9. Pelear con otras empresas que coinciden en las mismas rutas (SI) (NO)
10. Las huelgas o protestas en las calles (SI) (NO)
11. Que no le metan el carro (SI) (NO)
12. Cuando los taxis o autos privados o mototaxis o taxis colectivos se estacionan en el paradero de buses (SI) (NO)

13. Cuando los pasajeros quieren bajar cuando ellos desean y no en los paraderos establecidos (SI) (NO)
14. Cuando los pasajeros no quieren pagar el pasaje (SI) (NO)
15. Cuándo los pasajeros no quieren pagar lo que corresponde (SI) (NO)
16. Cuando algún pasajero le dice groserías (SI) (NO)
17. Su familia (la familia de usted) (SI) (NO)
18. Otro motivo que le genere estrés. Indique cuál
- ¿Alguna vez ha tenido problemas personales o familiares? (SI) (NO)
- ¿Ha sentido que sus problemas personales o familiares no puede apartarlos de su trabajo? (SI) (NO)
- ¿Siente que lo que le pagan es adecuado por todo lo que usted trabaja? (SI) (NO)
- ¿Su trabajo le permite pasar tiempo con su familia? (SI) (NO)
- ¿Su trabajo le deja tiempo para divertirse? (SI) (NO)
- ¿Su trabajo le deja tiempo para dedicarse a ud. mismo? (SI) (NO)
- ¿En su trabajo toman en cuenta sus opiniones? (SI) (NO)
- ¿Mientras trabaja, alguna vez ha pestañeado? (SI) (NO)
- ¿Se ha quedado dormido por segundos alguna vez, mientras maneja? (SI) (NO)
- ¿Cuántas horas duerme?..... horas
- Mientras duerme, ¿alguna vez ha soñado con el trabajo? (SI) (NO)
- ¿Ha tomado alguna vez algunas copitas (licor) mientras trabaja? (SI) (NO)
- ¿Lo han acosado sexualmente alguna vez en el trabajo? (SI) (NO)
- ¿Han tratado de tocarlo alguna vez mientras trabaja? (SI) (NO)

B. ERGONÓMICOS

- ¿Cuántos minutos / horas permanece sentado?..... minutos
..... horas
- ¿Su asiento en el vehículo es cómodo? (SI) (NO)
- ¿Cuando maneja, el timón está a la altura de su codo? (SI) (NO)

C. SALUD

- ¿Usted fuma? (SI) (NO)

- ¿Mientras trabaja, va al baño a orinar?. Indique número veces al día que va al baño mientras trabaja vez (veces)
- ¿Dónde orina mientras trabaja?
- ¿Le dedica tiempo para defecar mientras trabaja? (SI) (NO)
- ¿Dónde defeca mientras trabaja?. Explique
- ¿Es estreñido? (SI) (NO)
- ¿Siente molestias al orinar? (SI) (NO)
- ¿Siente molestias al defecar? (SI) (NO)
- ¿Usted toma los siguientes medicamentos :
- a) Analgésicos o calmantes para el dolor (SI) (NO)
- b) Pastillas para la alergia (SI) (NO)
- ¿Come verduras? (SI) (NO)
- ¿Come frutas? (SI) (NO)
- ¿Toma agua diariamente? (SI) (NO)
- ¿Qué cantidad de agua toma al día? litro(s)
- ¿Cuántas veces a la semana come frutas o verduras?
- ¿Después del trabajo qué hace?. Explique
- ¿Hace deporte?. Cuál?
- ¿Toma desayuno en casa? (SI) (NO)
- ¿Dónde toma el desayuno?
- ¿Qué desayuna?
- ¿A qué hora desayuna?
- ¿Cuántos minutos u horas le destina al desayuno?
- ¿Toma almuerzo en casa? (SI) (NO)
- ¿Dónde toma el almuerzo?
- ¿Qué almuerza?
- ¿A qué hora almuerza?
- ¿Cuántos minutos u horas le destina al almuerzo?
- ¿Se resfría frecuentemente? (SI) (NO)

Si su respuesta fue SÍ, cuántas veces en 06 meses veces

¿Padece de asma? (SI) (NO)

¿HA SENTIDO ALGUNA VEZ :

- a) Ardor o acidez en el estómago (SI) (NO)
- b) Sueño mientras trabaja (SI) (NO)
- c) Irritado al trabajar (SI) (NO)
- d) Cansancio (SI) (NO)
- e) Cambios de comportamiento (SI) (NO)
- f) Baja autoestima (SI) (NO)
- g) Depresión (SI) (NO)
- h) Desgaste (SI) (NO)

- i) Ardor en piernas (SI) (NO)
- j) Sensación de pesadez en piernas (SI) (NO)
- k) Sensación de hormigueo en piernas (SI) (NO)

- l) Adormecimiento en:
- Piernas (SI) (NO)
 - Brazos (SI) (NO)
 - Manos (SI) (NO)

- m) Calambres en:
- Piernas (SI) (NO)
 - Brazos (SI) (NO)
 - Manos (SI) (NO)

n) Disminución en la fuerza de sus músculos (SI) (NO)

o) Aceleración del ritmo cardiaco (SI) (NO)

- p) Dificultad para:
- Prestar atención (SI) (NO)
 - Retener información (SI) (NO)

- q) Dolor de:
- Espalda (SI) (NO)
 - Piernas (SI) (NO)
 - Brazos (SI) (NO)
 - Manos (SI) (NO)
 - Cabeza (SI) (NO)

r) Indique algún otro dolor que ha sentido

- ¿Usted sufre de :
- 1. Insomnio (no puede dormir) (SI) (NO)
 - 2. Gastritis (SI) (NO)
 - 3. Várices (SI) (NO)
 - 4. Mareos (SI) (NO)
 - 5. Presión alta (SI) (NO)
 - 6. Problemas de la vista (SI) (NO)

7. Problemas en el oído (SI) (NO)
- ¿Tiene sobrepeso? (SI) (NO)
- ¿Usted oye bien? (SI) (NO)
- En el cambio de estación de verano a otoño, ¿ha presentado problemas respiratorios? (SI) (NO)

D. FÍSICOS

- ¿En verano utiliza manga larga para trabajar? (SI) (NO)
- ¿En verano utiliza bloqueador o crema para protegerse del sol? (SI) (NO)
- ¿El vehículo donde trabaja se ha chocado alguna vez? (SI) (NO)
- Indique la cantidad de veces en 06 meses, que el vehículo donde trabaja se ha chocado /accidentado..... veces
- ¿El vehículo se ha incendiado alguna vez? (SI) (NO)
- Mientras trabaja, ¿ha sufrido de golpes? (SI) (NO)
- ¿Al vehículo que maneja, ingresan pasajeros con bultos? (SI) (NO)
- ¿Los pasajeros dejan los bultos en el pasadizo del vehículo? (SI) (NO)
- ¿Cuándo trabaja, en el vehículo siente vibraciones? (SI) (NO)
- ¿Siente ruido en el vehículo? (SI) (NO)
- ¿El ruido es agudo? (SI) (NO)
- ¿El ruido le molesta? (SI) (NO)
- ¿El ruido le obliga a alzar la voz? (SI) (NO)
- ¿Las vibraciones en el vehículo le obligan a alzar la voz? (SI) (NO)
- ¿El sonido del claxon del vehículo donde trabaja es alto? (SI) (NO)
- ¿El sonido del claxon del vehículo le obliga a alzar la voz? (SI) (NO)
- ¿Las vibraciones del vehículo las ha sentido en :
- c. El brazo (SI) (NO)
- d. La mano (SI) (NO)
- e. Las piernas (SI) (NO)
- ¿Tiene dificultad para ver dentro del vehículo? (SI) (NO)
- ¿El vehículo tiene luces operativas para visualizar la pista cuando maneja? (SI) (NO)
- ¿Alguna vez se le ha presentado deslumbramiento al manejar? (SI) (NO)
- En verano, ¿siente calor tolerable dentro del vehículo? (SI) (NO)
- En el cambio de estación de verano a otoño:
- a) ¿Siente calor-frío cuando trabaja y sale del vehículo? (SI) (NO)

- ¿En invierno siente frío dentro del vehículo? (SI) (NO)
 Si su respuesta es SÍ, ¿el frío es tolerable dentro del vehículo? (SI) (NO)
- El vehículo donde trabaja, ¿es aireado? (SI) (NO)
- El vehículo donde trabaja, ¿es limpio? (SI) (NO)
 El vehículo, ¿está ordenado? (SI) (NO)
 El vehículo, ¿mantiene libres los pasillos? (SI) (NO)
- El vehículo, tiene:
- c. Herramientas para reparación (SI) (NO)
 - d. Botiquín de primeros auxilios (SI) (NO)
 - e. Extintor (SI) (NO)
 - f. Neumático de repuesto (SI) (NO)
 - g. Triángulo de seguridad (SI) (NO)
 - h. Salidas de emergencia señalizadas (SI) (NO)
- Ejemplo de señal de "salida de emergencia"

E. QUÍMICOS

- ¿Qué combustible utiliza el vehículo donde trabaja? Explique
- ¿Sabe cuál es la antigüedad del vehículo?. Indíquelaaños
- El vehículo, ¿arroja mucho humo por el tubo de escape? (SI) (NO)
 ¿Siente el humo cuando trabaja? (SI) (NO)
 ¿Siente el humo de otros autos o buses cuando trabaja? (SI) (NO)
- ¿Al vehículo donde trabaja, se le hace mantenimiento? (SI) (NO)
- ¿Quién se encarga de poner anticongelante, engrasante y aceite al vehículo?
- ¿La persona que se encarga de esto, lo hace con :
- 1. Guantes (SI) (NO)
 - 2. Mascarilla (SI) (NO)
 - 3. Lentes (SI) (NO)
- ¿La persona que pone el anticongelante, engrasante, aceite :
- a) Se lava las manos después de esto? (SI) (NO)
 - b) Come mientras lo hace? (SI) (NO)
 - c) Fuma mientras lo hace? (SI) (NO)
 - d) Bebe licor cuando lo hace? (SI) (NO)
 - e) Sabe si ha sufrido de alergias? (SI) (NO) (NO SABE)
 - f) Sabe si ha sufrido de mareos? (SI) (NO) (NO SABE)
 - g) Sabe si ha tenido problemas en la piel? (SI) (NO) (NO SABE)
 - h) Sabe si ha tenido pérdida de conocimiento? (SI) (NO) (NO SABE)

VINCULADOS CON EL GÉNERO

Si usted es mujer:

- ¿Ha trabajado como cobrador/chofer embarazada? (SI) (NO)
¿Se le adelantó el parto? (parto prematuro) (SI) (NO)
¿Tuvo abortos espontáneos? (SI) (NO)

CAPACITACIONES DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

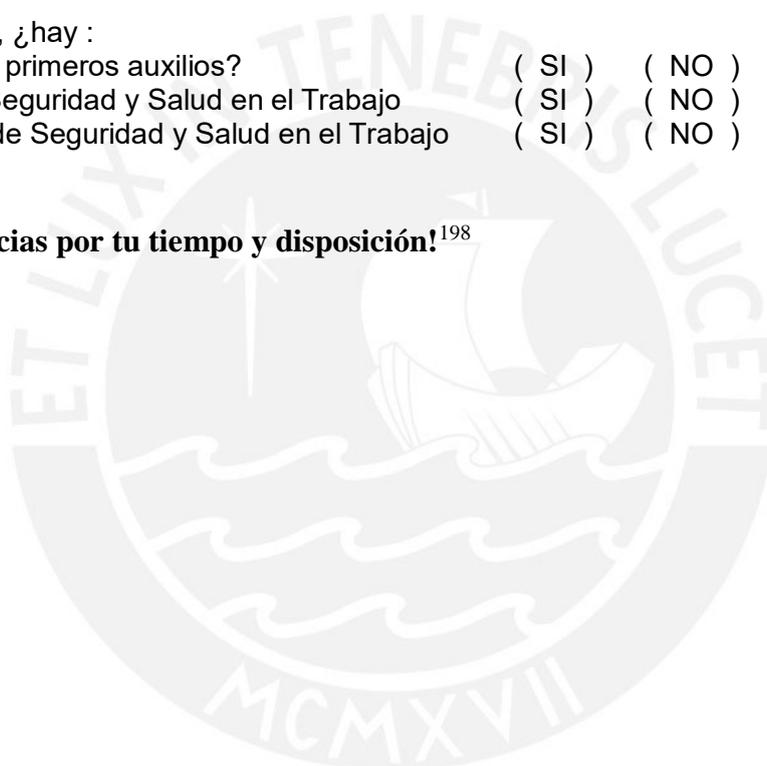
La empresa donde trabaja, ¿le da :

- Capacitaciones de seguridad y salud en el trabajo (SI) (NO) (NO SABE)
- De Defensa Civil (SI) (NO) (NO SABE)
- Charlas sobre primeros auxilios (SI) (NO) (NO SABE)

En su trabajo, ¿hay :

- Brigadas de primeros auxilios? (SI) (NO) (NO SABE)
- Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo (SI) (NO) (NO SABE)
- Supervisor de Seguridad y Salud en el Trabajo (SI) (NO) (NO SABE)

¡Muchas gracias por tu tiempo y disposición!¹⁹⁸



¹⁹⁸ Encuesta elaborada conforme a estudios internacionales y a la elaboración propia del actor.

Dentro de los estudios internacionales tenemos a:

1. LIMA ARANZAES, Carla C. y Arturo JUÁREZ GARCÍA. "Estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el estado de Morelos, México". *Ciencia y Trabajo*. Providencia, 2008, año 10, número 30. Consulta: 27 de marzo de 2012. <http://www.cienciaytrabajo.cl/pdfs/30/cyt30.pdf>
2. ROCHE I VALLÈS, MONICA. *Manual para la identificación y riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera*. Barcelona: Direcció General de Relacions Laborals. Departament de Treball, 2009. Consulta: 24 de agosto de 2014. <http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Seguretat%20Viaria/Llibre%20autobusos%20cast.pdf>
3. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales. Sector de transporte viajeros por carretera*. Madrid, 2012, S.E. Consulta: 03 de mayo de 2013. www.fundaciontransforma.es/Proyectos.%20PRL/guia.pdf

¿Cuánto es su semana? Indique monto. S/.

TIEMPO DE TRABAJO Y DESCANSO

¿De qué hora a qué hora trabaja por día? Desde a

¿Cuántos días a la semana trabaja?

¿Cuánto tiempo descansa al día entre carreras?..... minutos
..... horas

¿Cuántos años /meses trabaja en la misma empresa? años
..... meses

¿Trabaja en días feriados? (SI) (NO)

¿Descansa en días feriados? (SI) (NO)

¿Le pagan doble cuando trabaja en feriado? (SI) (NO)

FACTORES DE RIESGO

A. BIOPSIICOSOCIALES

¿Su trabajo le permite tener amistad con sus compañeros de trabajo? (SI) (NO)

¿Siente que su trabajo es positivo? (SI) (NO)

¿Se ha sentido estresado cuando trabaja? (SI) (NO)

¿En más de una ocasión? (SI) (NO)

¿Cuál de los siguientes motivos lo tensa, molesta, irrita o preocupa? :

1. La congestión vehicular (tráfico) (SI) (NO)

2. Ganar una carrera para lograr más viajes (SI) (NO)

3. Presión del tiempo (SI) (NO)

4. El claxon del vehículo donde trabaja (SI) (NO)

5. El claxon de otros vehículos (SI) (NO)

6. Cuando los ambulantes se meten en las pistas (SI) (NO)

7. Cuando el vehículo donde usted trabaja se descompone (SI) (NO)

8. Cuando otro vehículo le cierra el paso (SI) (NO)

9. Pelear con otras empresas que coinciden en las mismas rutas (SI) (NO)

10. Las huelgas o protestas en las calles (SI) (NO)

11. Que no le metan el carro (SI) (NO)

12. Cuando los taxis o autos privados o mototaxis o taxis colectivos se estacionan en el paradero de buses (SI) (NO)

13. Cuando los pasajeros quieren bajar cuando ellos desean y no en los paraderos establecidos (SI) (NO)

14. Cuando los pasajeros no quieren pagar el pasaje (SI) (NO)

15. Cuando los pasajeros no quieren pagar

lo que corresponde (SI) (NO)
16. Cuando algún pasajero le dice groserías (SI) (NO)

17. ¿Alguna vez ha tenido problemas personales o familiares?(SI) (NO)

18. Otro motivo que le genere estrés. Indique cuál.

¿Ha sentido que sus problemas personales o familiares no puede apartarlos de su trabajo? (SI) (NO)

¿Siente que lo que le pagan es adecuado por todo lo que usted trabaja? (SI) (NO)

¿Su trabajo le permite pasar tiempo con su familia? (SI) (NO)

¿Su trabajo le deja tiempo para divertirse? (SI) (NO)

¿Su trabajo le deja tiempo para dedicarse a ud. Mismo? (SI) (NO)

¿En su trabajo toman en cuenta sus opiniones? (SI) (NO)

¿Mientras trabaja, se ha quedado dormido por segundos alguna vez? (microsueño – por segundos) (SI) (NO)

¿Cuántas horas duerme?.....horas

Mientras duerme, ¿alguna vez ha soñado con el trabajo? (SI) (NO)

¿Ha tomado alguna vez algunas copitas (licor) mientras trabaja? (SI) (NO)

¿Lo han acosado sexualmente alguna vez en el trabajo? (SI) (NO)

¿Han tratado de tocarlo/a alguna vez mientras trabaja? (SI) (NO)

B. ERGONÓMICOS

¿Cuántos minutos / horas permanece parado? minutos
..... horas

¿Cuántos minutos / horas permanece en cuclillas al abrir y cerrar la puerta?
..... minutos
..... horas

Imagen de lo que significa cuclillas:

¿Mientras usted trabaja, toma asiento alguna vez? (SI) (NO)

C. SALUD

¿Usted fuma? (SI) (NO)

¿Mientras trabaja, va al baño a orinar?. Indique número veces al día que va al baño mientras trabaja vez (veces)

¿Dónde orina mientras trabaja?

¿Le dedica tiempo para defecar mientras trabaja? (SI) (NO)

¿Dónde defeca mientras trabaja?. Explique.

¿Es estreñido? (SI) (NO)

¿Siente molestias al orinar? (SI) (NO)

¿Siente molestias al defecar? (SI) (NO)

¿Usted toma los siguientes medicamentos :

a) Analgésicos o calmantes para el dolor (SI) (NO)

b) Pastillas para la alergia (SI) (NO)

¿Come verduras? (SI) (NO)

¿Come frutas? (SI) (NO)

¿Toma agua diariamente? (SI) (NO)

¿Qué cantidad de agua toma al día? litro(s)

¿Cuántas veces a la semana come frutas o verduras?

¿Después del trabajo qué hace?. Explique.

¿Hace deporte?. Cuál?

¿Toma desayuno en casa? (SI) (NO)

¿Dónde toma el desayuno?

¿Qué desayuna?

¿A qué hora desayuna?

¿Cuántos minutos u horas le destina al desayuno?

¿Toma almuerzo en casa? (SI) (NO)

¿Dónde toma el almuerzo?

¿Qué almuerza?

¿A qué hora almuerza?

¿Cuántos minutos u horas le destina al almuerzo?

¿Se resfría frecuentemente? (SI) (NO)

Si su respuesta fue Sí, cuántas veces en 06 meses veces

¿Padece de asma? (SI) (NO)

¿HA SENTIDO ALGUNA VEZ :

- | | | |
|--|--------|--------|
| 1. Ardor o acidez en el estómago | (SI) | (NO) |
| 2. Sueño mientras trabaja | (SI) | (NO) |
| 3. Irritado al trabajar | (SI) | (NO) |
| 4. Cansancio | (SI) | (NO) |
| 5. Cambios de comportamiento | (SI) | (NO) |
| 6. Baja autoestima | (SI) | (NO) |
| 7. Depresión | (SI) | (NO) |
| 8. Ardor en piernas | (SI) | (NO) |
| 9. Sensación de pesadez en piernas | (SI) | (NO) |
| 10. Sensación de hormigueo en piernas | (SI) | (NO) |
| 11. Adormecimiento en: | | |
| - Piernas | (SI) | (NO) |
| - Brazos | (SI) | (NO) |
| - Manos | (SI) | (NO) |
| 12. Calambres en: | | |
| - Piernas | (SI) | (NO) |
| - Brazos | (SI) | (NO) |
| - Manos | (SI) | (NO) |
| 13. Disminución en la fuerza de sus músculos | (SI) | (NO) |
| 14. Aceleración del ritmo cardíaco | (SI) | (NO) |
| 15. Dificultad para: | | |
| - Prestar atención | (SI) | (NO) |
| - Retener información | (SI) | (NO) |
| 16. Dolor de: | | |
| - Espalda | (SI) | (NO) |
| - Piernas | (SI) | (NO) |
| - Brazos | (SI) | (NO) |
| - Manos | (SI) | (NO) |
| - Cabeza | (SI) | (NO) |

17. Indique algún otro dolor que ha sentido

¿Usted sufre de:

- | | | |
|---|--------|--------|
| 1. Insomnio (no puede dormir) | (SI) | (NO) |
| 2. Gastritis | (SI) | (NO) |
| 3. Várices | (SI) | (NO) |
| 4. Presión alta | (SI) | (NO) |
| 5. Problemas de la vista | (SI) | (NO) |
| 6. Problemas en el oído | (SI) | (NO) |
| ¿Tiene sobrepeso? | (SI) | (NO) |
| En el cambio de estación de verano a otoño, ¿ha presentado problemas respiratorios? | (SI) | (NO) |

D. FÍSICOS

- | | | |
|--|--------|--------|
| ¿En verano utiliza manga larga para trabajar? | (SI) | (NO) |
| ¿En verano utiliza bloqueador o crema para protegerse del sol? | (SI) | (NO) |
| ¿El vehículo donde trabaja se ha chocado alguna vez? | (SI) | (NO) |
| Indique la cantidad de veces en <u>06 meses</u> , que el vehículo donde trabaja se ha chocado /accidentado veces | | |
| ¿El vehículo se ha incendiado alguna vez? | (SI) | (NO) |
| Mientras trabaja, ¿ha sufrido de golpes? | (SI) | (NO) |
| ¿Mientras trabaja ha sufrido de tropiezos? | (SI) | (NO) |
| ¿Mientras trabaja se ha caído alguna vez? | (SI) | (NO) |
| ¿Al vehículo ingresan pasajeros con bultos? | (SI) | (NO) |
| ¿Los pasajeros dejan los bultos en el pasadizo del vehículo? | (SI) | (NO) |
| ¿Cuando trabaja, en el vehículo siente vibraciones? | (SI) | (NO) |
| ¿Siente ruido en en el vehículo? | (SI) | (NO) |
| ¿El ruido es agudo? | (SI) | (NO) |
| ¿El ruido le molesta? | (SI) | (NO) |
| ¿El ruido le obliga a alzar la voz? | (SI) | (NO) |
| ¿Las vibraciones en el vehículo le obligan a alzar la voz? | (SI) | (NO) |
| ¿El sonido del claxon del vehículo donde trabaja es alto? | (SI) | (NO) |
| ¿El sonido del claxon del vehículo le obliga a alzar la voz? | (SI) | (NO) |
| En verano, ¿siente calor tolerable dentro del vehículo? | (SI) | (NO) |
| En el cambio de estación de verano a otoño: | | |
| a) ¿Siente calor-frío cuando trabaja y sale del vehículo? | (SI) | (NO) |
| ¿En invierno siente frío dentro del vehículo? | (SI) | (NO) |
| Si su respuesta es SÍ, ¿el frío es tolerable dentro del vehículo? | (SI) | (NO) |
| El vehículo donde trabaja, ¿es aireado? | (SI) | (NO) |
| El vehículo donde trabaja, ¿es limpio? | (SI) | (NO) |

- El vehículo, ¿está ordenado? (SI) (NO)
- El vehículo, ¿mantiene libres los pasillos? (SI) (NO)
- El vehículo, tiene:
- a) Herramientas para reparación (SI) (NO)
 - b) Botiquín de primeros auxilios (SI) (NO)
 - c) Extintor (SI) (NO)
 - d) Neumático de repuesto (SI) (NO)
 - e) Triángulo de seguridad (SI) (NO)
 - f) Salidas de emergencia señalizadas (SI) (NO)
- Ejemplo de señal de "salida de emergencia"

E. QUÍMICOS

- ¿Qué combustible utiliza el vehículo donde trabaja?. Explique
- ¿Sabe cuál es la antigüedad del vehículo?. Indíquela años
- El vehículo, ¿arroja mucho humo por el tubo de escape? (SI) (NO)
- ¿Siente el humo cuando trabaja? (SI) (NO)
- ¿Siente el humo de otros autos o buses cuando trabaja? (SI) (NO)
- ¿Al vehículo donde trabaja, se le hace mantenimiento? (SI) (NO)
- ¿Quién se encarga de poner anticongelante, engrasante y aceite al vehículo?
- ¿La persona que se encarga de esto, lo hace con:
- a) Guantes (SI) (NO)
 - b) Mascarilla (SI) (NO)
 - c) Lentes (SI) (NO)
- ¿La persona que pone el anticongelante, engrasante, aceite:
- a) Se lava las manos después de esto? (SI) (NO)
 - b) Come mientras lo hace? (SI) (NO)
 - c) Fuma mientras lo hace? (SI) (NO)
 - d) Bebe licor cuando lo hace? (SI) (NO)
 - e) Sabe si ha sufrido de alergias? (SI) (NO) (NO SABE)
 - f) Sabe si ha sufrido de mareos? (SI) (NO) (NO SABE)
 - g) Sabe si ha tenido problemas en la piel? (SI) (NO) (NO SABE)
 - h) Sabe si ha tenido pérdida de conocimiento? (SI) (NO) (NO SABE)

VINCULADOS CON EL GÉNERO

- Si usted es mujer:
- ¿Ha trabajado como cobrador/chofer embarazada? (SI) (NO)
- ¿Se le adelantó el parto? (parto prematuro) (SI) (NO)

¿Tuvo abortos espontáneos? (SI) (NO)

CAPACITACIONES Y OTROS

La empresa donde trabaja, ¿le da:

- Capacitaciones de seguridad y salud en el trabajo? (SI) (NO) (NO SABE)
- De Defensa Civil (SI) (NO) (NO SABE)
- Charlas sobre primeros auxilios (SI) (NO) (NO SABE)

En su trabajo, ¿hay :

- Brigadas de primeros auxilios? (SI) (NO) (NO SABE)
- Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo (SI) (NO) (NO SABE)
- Supervisor de Seguridad y Salud en el Trabajo (SI) (NO) (NO SABE)

¡Muchas gracias por tu tiempo y disposición!²⁰⁰



200 Encuesta elaborada conforme a estudios internacionales y a la elaboración propia del actor.

Dentro de los estudios internacionales tenemos a:

4. LIMA ARANZAES, Carla C. y Arturo JUÁREZ GARCÍA. "Estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el estado de Morelos, México". *Ciencia y Trabajo*. Providencia, 2008, año 10, número 30. Consulta: 27 de marzo de 2012. <http://www.cienciaytrabajo.cl/pdfs/30/cyt30.pdf>
5. ROCHE I VALLÈS, MONICA. *Manual para la identificación y riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera*. Barcelona: Direcció General de Relacions Laborals. Departament de Treball, 2009. Consulta: 24 de agosto de 2014. <http://www20.gencat.cat/docs/transit/Documents/Seguretat%20Viaria/Llibre%20autobusos%20cast.pdf>
6. TRANSFORMA. FUNDACIÓN LABORAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. *Guía práctica de gestión de la prevención de riesgos laborales. Sector de transporte viajeros por carretera*. Madrid, 2012, S.E. Consulta: 03 de mayo de 2013. www.fundaciontransforma.es/Proyectos.%20PRL/guia.pdf