

UNIVERSIDAD PRIVADA SAN CARLOS

FACULTAD DE CIENCIAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



TESIS

VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES EN LOS CONDUCTORES

DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL, JULIACA -

CARABAYA 2022

PRESENTADA POR:

ROLANDO RODRIGUEZ DE LA COLINA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

PUNO – PERÚ

2023



Repositorio Institucional ALCIRA by [Universidad Privada San Carlos](#) is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional License](#)



12.13%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 23 MAY 2023, 11:28 AM

Scanned Text

Your text is highlighted according to the matched content in the results below.

● IDENTICAL
3.7%

● CHANGED TEXT
8.42%

Report #17301879

ROLANDO RODRIGUEZ DE LA COLINA VULNERACION DE LOS DERECHOS LABORALES EN LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL, JULIACA - CARABAYA 2022 RESUMEN La investigacion tuvo como objetivo de Determinar de que manera se vulnera los derechos laborales en los conductores de vehiculos motorizados de transporte interprovincial, Juliaca a Carabaya 2022, debido que se observa casi a diario con signos de cansancio a los conductores, y horas de trabajo, por ello, el inters de realizar la investigacion. El estudio fue de tipo investigacion fundamental dogmatica, nivel explicativo, diseo correlacional, respaldado con el mtodo dogmatico juridico, la poblacion estuvo constituida por 30 conductores, e igual cifra como muestra no probabilistica, la tecnica que se aplico es la encuesta, como instrumento el cuestionario, el procesamiento de datos se realizo con el Programa SPSS. Obteniendo como resultado, se vulnera la Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de vehiculos motorizados de transporte interprovincial, debido el 53% de los conductores sealan que trabajan ms de 12 horas conduciendo el vehiculo motorizado, seguidamente el 27% trabajan las 8 horas, 17% trabajan 5 horas al da, y solo 3% trabajan las 12 horas. Asimismo, el 27% indicaron que los empresarios no informan a las instituciones sobre la contratacion de los conductores. Asimismo, el 40% de los conductores protegen la vida y salud de los pasajeros, el 30% garantizan el

UNIVERSIDAD PRIVADA SAN CARLOS

FACULTAD DE CIENCIAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES EN LOS CONDUCTORES

DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL, JULIACA -

CARABAYA 2022

PRESENTADA POR:

ROLANDO RODRIGUEZ DE LA COLINA

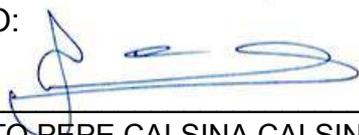
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

APROBADA POR EL SIGUIENTE JURADO:

PRESIDENTE

:


Dr. BENITO PEPE CALSINA CALSINA

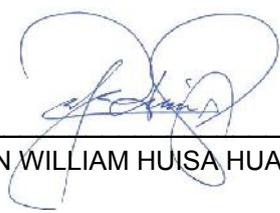
PRIMER MIEMBRO

:


Mg. PERCY GABRIEL MAMANI PUMA

SEGUNDO MIEMBRO

:


Mg. MARTIN WILLIAM HUISA HUAHUASONCCO

ASESOR DE TESIS

:


Abg. LUZ DEL CARMEN AYLLON GOMEZ

Área: Ciencias Sociales

Sub Área: Derecho

Línea de Investigación: Derecho penal

Puno, 02 de junio de 2023



DEDICATORIA

A mi maravillosa familia, por estar siempre presente en cada momento importante de mi vida. Por su apoyo para seguir cumpliendo mis metas, por las porras y ánimos durante mis años de formación profesional.

AGRADECIMIENTOS

- *Deseo expresar mi más sincero agradecimiento a Dios por darme salud, fuerza y habilidades. También quiero extender mi gratitud a todos mis docentes de la universidad, quienes me brindaron las herramientas para mi formación profesional. Finalmente, agradezco a toda la comunidad de la Universidad Privada San Carlos, por abrirme sus puertas, por brindarme una formación profesional para el desarrollo de mi región*

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTOS	2
ÍNDICE GENERAL	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
INDICE DE ANEXOS	7
RESUMEN	8
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	11

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
1.1.1. Problema General	14
1.1.2. Problemas específicos	14
1.2. ANTECEDENTES	16
1.2.1. Antecedentes Internacionales	16
1.2.2. Antecedentes Nacionales	18
1.2.3. Antecedentes Locales	20
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	21
1.3.1. Objetivo General	21
1.3.2. Objetivos Específicos	22

CAPÍTULO II**MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL E HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN**

2.1. MARCO TEÓRICO	23
2.2. MARCO CONCEPTUAL	30
2.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	31

CAPÍTULO III**METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

3.1. ZONA DE ESTUDIO	32
3.2. TAMAÑO DE MUESTRA	32
3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS	33
3.4. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES	35
3.5. DISEÑO ESTADÍSTICO	36

CAPÍTULO IV**EXPOSICION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS**

4.1. EXPOSICION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS	37
4.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS	49
CONCLUSIONES	51
RECOMENDACIONES	52
BIBLIOGRAFÍA	54
ANEXOS	61

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 01: Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)	37
Tabla 02: Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada	39
Tabla 03: Dimensión: Duración de relación laboral	41
Tabla 04: Dimensión: Contrato laboral del conductor	43
Tabla 05: Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo interprovincial/Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el.....dígito de la placa única nacional de rodaje	45
Tabla 06: Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial	47
Tabla 07: Contrastación De Hipótesis	49

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 01: Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)	38
Figura 02: Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada	40
Figura 03: Dimensión: Duración de relación laboral	42
Figura 04: Dimensión: Contrato laboral del conductor	44
Figura 05: Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo interprovincial/Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el.....dígito de la placa única nacional de rodaje	46
Figura 06: Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial	48

INDICE DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 01: Matriz de consistencia	62
Anexo 02: Instrumento	64

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo de Determinar de qué manera se vulnera los derechos laborales en los conductores de vehículos motorizados de transporte interprovincial, Juliaca a Carabaya 2022, debido que se observa casi a diario con signos de cansancio a los conductores, y horas de trabajo, por ello, el interés de realizar la investigación. El estudio fue de tipo investigación fundamental dogmática, nivel explicativo, diseño correlacional, respaldado con el método dogmático – jurídico, la población estuvo constituida por 30 conductores, e igual cifra como muestra no probabilística, la técnica que se aplicó es la encuesta, como instrumento el cuestionario, el procesamiento de datos se realizó con el Programa SPSS. Obteniendo como resultado, se vulnera la Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de vehículos motorizados de transporte interprovincial, debido el 53% de los conductores señalan que trabajan más 12 horas conduciendo el vehículo motorizado, seguidamente el 27% trabajan las 8 horas, 17% trabajan 5 horas al día, y solo 3% trabajan las 12 horas. Asimismo, el 27% indicaron que los empresarios no informan a las instituciones sobre la contratación de los conductores. Asimismo, el 40% de los conductores protegen la vida y salud de los pasajeros, el 30% garantizan el resguardo de los equipajes, también existe una acción incorrecta porque el 30% cobran el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles.

En conclusión, se logró determinar mediante el Rho de Spearman de $r = -0,707^{**}$ que nos indica que existe un nivel de correlación negativa muy fuerte entre las variables: Derechos Laborales y Conductores de vehículos motorizados, con ello se confirma que existe la vulneración de los derechos laborales en los conductores de vehículos motorizados, es decir la vulneración de los derechos laborales afecta negativamente a los conductores de vehículos motorizados de transporte interprovincial, porque limita una remuneración de acuerdo a Ley.

Palabras clave: Vulneración, derechos laborales, conductores, vehículos motorizados, horas de trabajo.

ABSTRACT

The objective of the investigation was to determine how labor rights were violated in drivers of interprovincial transport motorized vehicles, Juliaca to Carabaya 2022, due to the fact that drivers are observed almost daily with signs of fatigue, and hours of work, therefore, the interest of carrying out the investigation. The study was of the dogmatic fundamental research type, explanatory level, correlational design, supported by the dogmatic - legal method, the population consisted of 30 drivers, and the same number as a non-probabilistic sample, the technique that was applied is the survey, as an instrument the questionnaire, the data processing was carried out with the SPSS Program. Obtaining as a result, the Regulated Labor Day was violated in drivers of interprovincial transport motorized vehicles, due to 53% of drivers indicating that they work more than 12 hours driving the motorized vehicle, then 27% work 8 hours, 17% work 5 hours a day, and only 3% work 12 hours. Likewise, 27% indicate that employers do not inform institutions about the hiring of drivers. Likewise, 40% of drivers protect the life and health of passengers, 30% guarantee the safekeeping of luggage, there is also an incorrect action because 30% charge the cost of the ticket, adding more 2 to 3 soles.

In conclusion, it was possible to determine by means of Spearman's Rho of $r = -0.707^{**}$, which indicates that there is a very strong negative correlation level between the variables: Labor Rights and Drivers of motorized vehicles, thus confirming that there is a violation of labor rights in drivers of motorized vehicles, that is, the violation of labor rights negatively affects drivers of interprovincial transport motorized vehicles, because it limits remuneration according to Law.

Keywords: Violation, labor rights, drivers, motorized vehicles, working hours.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia se ha podido visualizar que en la humanidad existen diferentes formas de agravio o violencia contra los derechos laborales; la sociedad está rodeada de explotación laboral, por lo que los trabajadores son vistos como cosas u objetos de trabajo, como viene ocurriendo la vulneración de los derechos laborales en los conductores de vehículos motorizados de transporte interprovincial, Juliaca a Carabaya 2022, que conllevan las condiciones deplorables para el trabajador, y las encontramos en un países lleno de sobre explotación del hombre por el hombre, por ello, existe alta necesidad obligatoria de proteger al trabajador como consecuencia de la vulneración de los derechos laborales

A pesar de la Constitución Política del Perú, que defiende o protege los derechos de los trabajadores y de todos los ciudadanos, es el marco legislativo que rige los derechos laborales en el Perú. Sin embargo, la mayoría de trabajadores, entre ellos los choferes de transporte, carecen de esta protección o garantía laboral debido a que muchas empresas ignoran este problema con tal de llenar sus arcas económicas con la mano de obra de estas personas.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante el trayecto de vida se observó diversas maneras de violentar los derechos laborales en agravio de quien lo ejerce e inclusive con fines de la explotación laboral, porque los trabajadores son tratados como cosas u objetos de trabajo, y no como persona humana. Es un claro ejemplo de los conductores de transporte interprovincial, o análogas a este servicio, su situación no ha cambiado históricamente en el mundo y otros continentes, porque, los derechos laborales, sigue siendo una utopía para su cumplimiento, a pesar que la mayor parte de su tiempo pasa trabajando en las empresas de transporte, nunca han sido reconocidos como corresponder.

(Silva, Lefio, Marchetti Benoit, 2022) En el mismo sentido señala que la Encuesta de Población Activa de la Unión Europea, muestra que los trabajadores que ven afectada su salud mental, derechos laborales con un 30% los sectores de "transporte, almacenamiento, comunicaciones, administración pública, entre otras", similar rubro en que la prevalencia de estrés, depresión, y ansiedad. La Agencia Europea para la Salud y Seguridad en el Trabajo, durante año constató que los conductores del transporte terrestre son los más afectados por estrés laboral al compararlos con otras actividades económicas (33,3% versus 23,7%). En ese sentido, conducir los vehículos motorizados en la actualidad tiene sus dificultades para muchos choferes a nivel mundial, no solo al

momento conducir el vehículo, también los derechos laborales son vulnerados como Remuneración Mínimo Vigente (RMV), cumplimiento de jornada laboral reglamentada, duración de relación laboral, con la empresa de transporte dónde labora, por ende, están en riesgo de sufrir cualquier momento el accidente, causándole daños físicos irreparables del ser.

Igualmente, en el Perú, los derechos laborales de los conductores de transporte interprovincial son vulnerados por parte de las empresas transportes constituidas legalmente debido que no brindan la protección, garantía laborales durante su prestación de servicios como chofer, su remuneración pecuniaria es a diario sin ningún tipo de beneficio laboral ya se ha en asignación familiar, gratificaciones, sobrepaso de horas de trabajo; este tipo de problemas se ha venido dando a lo largo del tiempo, porque empresa transportes no cumple diversas normativas laborales, más que persigue el lucro con fines de obtener ganancias económicas, a ello se suma el escaso control de parte de SUNAFIL, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y otras institución de su jurisdicción.

En Perú, casi la mitad de los conductores fueron evaluados indicaron que laboran de 8 a 10 horas diarias, lo que representa el 48%, mientras un 34 % labora de 11 a 13 horas diarias. Sólo un 18 % se encuentra dentro de la jornada laboral diaria no mayor a 8 horas. Este hecho ha generado la informalidad, el desempleo y el subempleo, conllevando a mayor necesidad de obtener recursos económicos, esta situación es de nunca acabar, desde hace décadas, distintos gobiernos han tratado de solucionar, pero nunca han tenido la efectividad del caso, es así, que hoy en día la informalidad de los choferes representa el 70 %, y sus remuneraciones son muy precarias, y sin respetar sus derechos laborales (Trigozo et al 2020, p.15)

En transporte interprovincial de Juliaca a Carabaya la vulneración de los derechos laborales de los choferes no es ajeno a esta realidad, en dónde a diario se observa por su prestación de servicios no recibe los beneficios que les correspondientes por Ley, no tienen un contrato laboral firmado que permita vínculo laboral con la empresa de transporte, exceso de horas de trabajo, seguro de vida, CTS, a pesar el principal servidor en este rubro de trabajo es el conductor, quien cumple el transporte de pasajeros, mercancías, y otros requerimientos, siendo responsable que estos lleguen a salvos y sanos a su destino. Considerando está problemática dada, es necesario desarrollar la presente investigación derecho laboral y conductores de transporte interprovincial, ya que se desencadenó flagrantemente la vulneración de jornada laboral, Remuneración Mínimo Vital (RMV), duración de vínculo laboral entre la empresa de transporte y los choferes, asimismo los tiempos de descanso que corresponde por varias horas trabajos, entre otros acontecimientos.

1.1.1 Problema General

¿De qué manera se vulneró los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?

1.1.2 Problemas específicos

¿De qué manera se vulneró la Remuneración Mínimo Vital (RMV) en los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?

¿De qué manera se vulneró la Jornada Laboral Reglamentada en los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?

¿De qué manera se vulneró la Duración de Vínculo Laboral en los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?

1.1.3. JUSTIFICACIÓN

Valor teórico. – La presente investigación se justifica porque utiliza diversas teorías descritas en el marco teórico que tratan de derechos laborales, y conductores de transporte interprovincial, considerando su situación laboral desencadenan en la privación de ciertos derechos, es así, poniendo en peligro la calidad de vida del conductor.

Relevancia Social. – Actualmente en la sociedad ha ido observando el incumplimiento de los derechos laborales de los conductores de interprovincial, la cual es una preocupación de la misma, y está vinculado con situaciones de riesgo colectivo de sufrir en cualquier momento el accidente; por tal motivo, se desarrolla la presente investigación ya que se evidencia dicha problemática en el contexto social, siendo así, los ciudadanos testigos a diario de las alteraciones somáticas de los conductores de transporte interprovincial.

Relevancia jurídica. – La investigación hace referencia al derecho laboral y las horas de conducción de los transportistas, la misma está definida por el Decreto Supremo N° 017-2009- MTC, dónde señala con claridad “no deberán realizar jornadas de conducción efectiva continua más de cinco (5) horas y deberán gozar de un tiempo de descanso entre cada jornada de conducción no menor de una (1) hora”

Importancia de la investigación

Ante la problemática dada de los conductores de transporte interprovincial entre las ciudades de Juliaca y Carabaya e viceversa, es importante determinar el los índices de vulneración de los derechos laborales, puesto que la problemática día a día empeora su situación laboral de los conductores, con evidencia el maltrato de las empresas de transporte hacia los choferes probablemente debido al mal humor e insatisfacción de su

labor que cumple con exceso de horas de trabajo que no son reconocidos con retribución económica.

1.2. ANTECEDENTES

1.2.1. Antecedentes internacionales

Para tener sustento de los antecedentes, tuve que recurrir a los hechos anteriores de la investigación, entre las cuales, se encontró a (Tapia-Maldonado, 2022) realizó un estudio que trata de: Regulación de títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, desarrollado por la Universidad Nacional de Loja-Ecuador con el objetivo de describir la regulación de títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, emplearon el método analítico, tipo de investigación básica, diseño descriptivo, realizaron entrevistas y encuestas a 3 profesionales del derecho, específicamente en la rama del tránsito y seguridad vial, a base de los resultados obtenidos plantearon mediante un proyecto la reforma Legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; al Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y al Código Orgánico Integral Penal, y las condiciones laborales, por ello ha tenido la finalidad de incorporar las reformas de acceder a los títulos habilitantes para la conducción y circulación de esta clase de vehículos, sus deberes, derechos y obligaciones; y generar sanciones las cuales cohiban el incumplimiento de la norma por parte de los conductores, y concluyó los efectos jurídicos producidos por circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para su circulación, son el irrespeto a las normas de circulación por parte de los conductores de estos vehículos, la falta de conocimiento de las normas de tránsito y la imposibilidad de ser justiciables por el cometimiento de una infracción o contravención de tránsito.

(Arciniegas, Miranda, & Salcedo, 2018) quienes realizaron la investigación titulada: Fatiga y condiciones laborales en conductores de transporte terrestre de pasajeros en una terminal de Colombia, desarrollado por la Universidad el Bosque con el objetivo general Determinar la asociación entre condiciones laborales y la fatiga en los conductores de transporte intermunicipal de pasajeros en una terminal de transporte terrestre de Colombia, en el periodo comprendido entre julio a diciembre empleó el método analítico de corte transversal en el cual se analizaron las historias clínicas de los conductores que participaron en las campañas de medicina preventiva realizadas en una terminal de transporte, como población y muestra revisaron 154 historias de conductores de aproximadamente 20 empresas transportadoras, en sus resultado señala los conductores de transporte de pasajeros del departamento del Cauca destinan largas horas de trabajo y de manera discontinua (noche, mañana, tarde, fines de semana) la cual conlleva al insomnio, la fatiga y (a largo plazo) a problemas digestivos, este estudio no arrojó una asociación entre las condiciones laborales y la fatiga para los 154 conductores sobre los cuales se trabajó.

Del mismo modo (Castro, 2016) realizó la investigación titulada. La responsabilidad civil por daños a terceros de los conductores de vehículos automotores, desarrollada por la Universidad Autónoma de Baja California-México, con el objetivo general de analizar la figura de la responsabilidad civil y el contrato de seguro, emplearon el método descriptivo, como muestra 25 empresas de transporte urbano, tipo de investigación dogmática, en sus resultados precisan el sistema de pago de seguro vehicular es ineficiente, puesto que los vehículos que representan el mayor peligro son aquellos que tienen el menor cuidado en cuanto al mantenimiento mecánico, tienen mayor antigüedad y cuyos propietarios, en la mayoría de los casos cuentan con menores recursos económicos para enfrentar la futura eventualidad de un siniestro provocado por ellos mismos. Un seguro de daños a terceros, implica un amparo tanto para aquellas

personas que sean partícipes en un accidente vehicular, como para el resto de la ciudadanía que pueda verse afectada tanto en su persona como en su patrimonio, y concluye que la Carta Magna de Estado de México en su numeral décimo primero consagra el derecho humano de cada ciudadano mexicano al libre tránsito dentro del territorio nacional; también lo es el hecho de que todo derecho es correlativo de una obligación para que éste pueda ser legalmente exigido por los particulares. Específicamente, la responsabilidad en la que incurrir los patrones y trabajadores que, por motivo de su relación de trabajo conducen vehículos automotores por las vialidades y que, en consecuencia, pueden ser parte causante de un siniestro vial.

1.2. 2. Antecedentes nacionales

Continúa los antecedentes nacionales, entre ellos, destacan la abogada (Palma-Quiñones, 2019) realizó la investigación titulada. Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial, desarrollado por la Pontificia Universidad Católica del Perú con el objetivo describir el régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial, emplearon método hermenéutico, como población y muestra 120 conductores obtuvieron como resultado señala un aproximado de 120 empresas dedicadas al servicio de transporte interprovincial. Todas ellas ocupan a conductores que realizan tramos interprovinciales y que pasarían por la difícil labor de no efectivizar, luego de su jornada laboral, un descanso efectivo mediante el cual gocen de un efectivo descanso, resulta necesario que exista voluntad política por parte de los organismos del Estado para que se reconozca el régimen especial al conductor de tramos interprovinciales, que por su naturaleza, está expuesto a una jornada de difícil descanso, exposición al peligro y que le exige una concentración máxima, concluyó es deber del Estado convocar a las organizaciones de trabajadores de conductores de tramos interprovinciales, recopilar experiencias tanto desde la mirada empresarial como sindical para que se puedan implementar lugares donde los

conductores puedan satisfacer todas sus necesidades y garantizar su resguardo a la salud e integridad física, psicológica y desarrollo de su tiempo libre en general.

Continua, (Miranda-Sauñe, 2019) realizó la investigación titulada: Estrés laboral en conductores de Empresas de Transporte Público de la ciudad de Cusco con alta siniestralidad, desarrollada por la Universidad Andina del Cusco, con el objetivo de identificar el nivel de estrés laboral en los conductores, y como dichos niveles difieren o no de acuerdo al grupo etario, con un enfoque cuantitativo cuyo alcance de investigación es descriptivo y de diseño no experimental de corte transversal. La muestra estuvo conformada por 78 conductores que pertenecen a la Empresa de Transportes Nueva Chasca y El Dorado. Para el análisis de los resultados obtenidos se utilizó estadística descriptiva simple, t de student y ANOVA, en sus resultados señala, el 42,3% de los conductores de las empresas de transporte público urbano que formaron parte del estudio presentan nivel moderado de estrés laboral y el 39,7% tienen nivel alto de estrés laboral por lo que se puede afirmar que los conductores tienen comportamientos siniestros durante la conducción, asimismo se halló que no existe diferencia significativa en la presencia de niveles de estrés laboral en los conductores en cuanto a edad, grado de instrucción, tiempo de labor y estado civil, no obstante la presencia del nivel de estrés laboral difiere significativamente en las empresas prestadoras de servicio, y concluye los conductores cuyas edades oscilan entre los 20 y 30 años de edad tienen nivel de estrés laboral alto, aquellos cuyas edades oscilan entre los 31 y 50 años tienen nivel de estrés laboral moderado, a diferencia de los conductores de entre 51 y 60 años de edad que tienen nivel de estrés laboral alto. No obstante, la edad no es un factor influyente en la presencia del estrés laboral en los conductores. Los conductores de estado civil soltero y viudo tienen nivel de estrés laboral moderado, a diferencia de los conductores casados que tienen niveles de estrés laboral alto.

Miranda (2011), en su investigación titulada “El régimen laboral en las empresas de transporte de servicio público en el distrito de Pomalca”, La Libertad- Perú, su objetivo planteado fue poder determinar las causas y consecuencias del incumplimiento normativo en este sector. Llegando a la conclusión que el trabajo informal en el sector del transporte representa una clara falta de protección de los derechos fundamentales. Conductor de transporte público en la zona de Pomalca. Los sistemas de compensación, los contratos de trabajo y los despidos arbitrarios son paradigmas de lo dicho. informal El empleo de los conductores no está incluido en sus salarios y se encuentran en desventaja debido a la falta de derechos y protección social.

1.2. 3. Antecedentes locales

Con respecto a los antecedentes locales, se pudo identificar los siguientes trabajos de investigación del autor, (Huamaní,2021) realizó la investigación titulada. Condiciones de trabajo y satisfacción laboral en conductores de una empresa de transporte de carga con base en Juliaca, desarrollado por la Universidad Peruana Cayetano Heredia con el objetivo de determinar las condiciones de trabajo y satisfacción laboral en conductores de una empresa de transporte de carga con base en Juliaca. Metodología: Estudio descriptivo, observacional, y transversal, muestra por conveniencia de 76 conductores, como instrumento el cuestionario sobre condiciones de Trabajo, Seguridad, y Salud, los datos se procesaron en el programa SPSS 25, en sus resultados señala el 60.5% de los trabajadores refirieron estar expuestos a riesgo químicos respiratorios, el 57.9% a radiación, el 51.3% a ruidos, el 53.9% de los trabajadores refirieron estar expuestos a caídas, el 64.5% a posturas incómodas, el 67.1% no podía influir sobre la cantidad de trabajo asignado. El 57.9% estaban preocupados por encontrar otro trabajo en caso quedarán desempleados. La satisfacción laboral fue satisfactoria a nivel general (48.7%) y concluyeron los conductores de una empresa de transporte de carga con base en Juliaca, refirieron estar expuestos a algunos riesgos en seguridad, higiene, ergonómicos

y psicosociales en sus condiciones de trabajo, además evidenciaron estar satisfechos en su puesto laboral, adicionalmente, se halló asociación entre algunas condiciones de trabajo y la satisfacción laboral.

(Yana-Illanes, 2022) quien realizó la investigación titulada. El delito de cohecho pasivo por parte de la PNP y la coacción hacia los conductores de transporte terrestre Juliaca, desarrollado por la Universidad César Vallejo con el objetivo de establecer de qué manera el delito de cohecho pasivo es cometido por parte de la PNP, contra los conductores de transporte terrestre, Juliaca, empleo el método cuantitativo, tipo básica, de nivel descriptivo-causal, diseño no experimental, método cuantitativo, población estuvo conformada por 62 conductores de la empresa promotora de transporte denominado "1 de mayo S.A." (Línea 4) en cual cuenta con 62 unidades vehiculares en el Distrito de Juliaca, a base de ello obtuvieron el siguiente resultado que el delito de cohecho pasivo efectivamente es cometido por lo efectivos policiales, lo dicho se corroboró mediante la Chi-cuadrada en donde se afirma que dicho delito verdaderamente es cometido por los efectivos policiales hacia los conductores de transporte terrestre, con un nivel de significancia de $0.045 = 0.00\%$ mucho menor a un error o significancia de $0.05 = 5\%$ lo cual representa a un 95% de nivel de confianza, así mismo se concluye que dicho delito es cometido por los efectivos policiales mediante coimas y abuso de poder, hecho que debe de cambiar porque la P.N.P. es una entidad que debe de ser correcta y no ser parte de la corrupción, y que el delito de cohecho pasivo es consumado por la PNP, haciendo abuso de poder frente a los conductores de transporte terrestre.

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Objetivo General

Determinar el cumplimiento de los derechos laborales y los conductores de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

1.3.2. Objetivos Específicos

Identificar el cumplimiento de la Remuneración Mínimo Vital (RMV) en los conductores de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

Identificar la Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

Identificar el cumplimiento de duración de relación laboral en los conductores de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL E HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. MARCO TEÓRICO

2.1.1. Vulneración de los derechos laborales

(Narváez et al., 2022) quienes señalan lo preocupante dentro de todo esto que se ha suscitado en nuestro País con relación a la vulneración de derechos, poca remuneración, exceso de horas de trabajo, negación de asistencia familiar, la estabilidad laboral, el daño emocional causado por el desempleo y el acceso nulo a fuentes de trabajo que garanticen la estabilidad, aún más en el sector privado explotación hombre por el hombre. Es por ello, es necesario que la sociedad en general por cultura conozca acerca de sus derechos, pero por sobre todo de sus deberes y que el inobservar las leyes y su desconocimiento no lo dejará exento de las repercusiones legales que estas arrastran consigo mismo. (p. 242)

2.1.1.1. Derechos laborales

(Sandoval & Delacruz, 2019) sostiene el Derecho laboral es una de las herramientas que identifica los elementos cruciales que otorgan los beneficios de asignación familiar, gratificaciones, determinación de la remuneración, establecidas entre prestación de servicios, y empresas o microempresas como principio de rector de vínculo laboral, catalogado como un derecho humano, por lo tanto, nada justifica, por lo tanto, que el

trabajo sea relegado a una subordinación incondicional y autoritaria que exija la ausencia total de la defensa de derechos laborales. (p.13)

Por ello como las disposiciones de derecho laboral amparan y protegen al núcleo más poderoso de la actividad humana, que son los trabajadores que derivan su diaria subsistencia de su propia fuerza de trabajo, al existir el interés primordial por parte del estado y del conglomerado de empresas de transporte para que protejan el trabajo humano, estas deben contener necesariamente una fuerza inherente distinta a la de la misma ley en sentido formal , con el fin de que la tutela y el amparo que ejercen las normas referidas tengan un soporte y fundamento más profundo que la misma ley. (Chiriboga, Jiménez & Toscanini, 2018, p.229)

Jaramillo (como se citó en Alarcón, 2020) la situación laboral en el país ha sido precaria a lo largo de la historia; aunque en un principio quizá se tenían mayores garantías y oportunidades para poder mantener una estabilidad laboral durante un tiempo indefinido, situación que brindaba a los trabajadores la seguridad en cuanto al poder conservar un trabajo digno. No obstante, con el paso de los años, las reformas laborales que en su momento los gobiernos de turno han implementado en la normatividad laboral, provocaron que la relación laboral actual del país, sufra una flexibilidad en cuanto a la modalidad de terminación de contratos laborales. Esta situación, dificulta aún más la estabilidad y la garantía de condiciones laborales dignas para los trabajadores

2.1.1.2. Remuneración Mínima Vital (RMV)

En un Estado democrático se protege y garantiza las condiciones justas y dignas para los trabajadores, siendo estas una obligación por parte del estado mantener la vida digna y dignidad humana de cada individuo a través del Remuneración Mínimo Vigente, en este entendido se debe recordar que la dignidad humana es un derecho fundamental

que se encuentra protegido y amparado en las normas previamente escritas, a su vez se refiere a aquel derecho inherente de cada individuo donde se le respeta y se le reconoce su libertad y respeto por su vida. (Márquez, s.f., p.2)

(Zaña, 2016) a la Remuneración Mínima Vital define como “el umbral mínimo de ingresos que tiene que recibir un colaborador que trabaja 8 horas diarias o 48 horas semanales; se sustenta en el carácter jurídico, económico y social de un país”. Este concepto tiene su origen en la Constitución Política del Estado, Artículo 24, establece el derecho fundamental de todo colaborador a un sueldo justo y equitativo el cual cubra sus necesidades básicas y la de su familia. (p.15)

2.1.1.3. Asignación familiar

(Rossel y Mora, 2020) las asignaciones familiares aumentando los montos de la transferencia al trabajador público y privado, que permite que la persona beneficiaria tenga la calidad de vida, y acceso a la salud pública.

(De Sena, Cena & Dettano, 2018). En una transferencia monetaria realizada de acuerdo a la cantidad de niños, niñas y adolescentes presentes en los hogares definidos como pobres hasta 18 años de edad y hasta el 5to hijo y/o hija de cada grupo familiar. Es decir que las condiciones de exclusión implicaría a mayores de 18 años y a todos aquellos que excedan al 5to niño, niña y/o adolescente. (p.240)

2.1.1.4. Gratificaciones

(Hurtado y Dávila, 2018) define de la siguiente manera las gratificaciones según los requisitos se puede precisar 2 tipos de gratificación:

- Gratificación ordinaria íntegra: Se da cuando el trabajador haya cumplido los 6 meses como requisito para poder otorgar su gratificación de manera íntegra
- Gratificación ordinaria proporcional: Si el trabajador ha trabajado un periodo menor a 6 meses, el cálculo de las gratificaciones es por los meses laborados. (p. 6)

Rivera & Tenorio (2019) Es necesario para que el trabajador pueda recibir las gratificaciones ordinarias, que haya laborado por lo menos 1 mes completo. Las gratificaciones se pagan por ley a los trabajadores que brindan o prestan sus servicios hacia las empresas. De acuerdo con los días laborados por el trabajador, se efectúa el pago de las gratificaciones en los meses respectivos, antes de 15 de julio por fiestas patrias antes de 15 de diciembre por fiestas navideñas.

2.1.1.5. Determinación de la remuneración

Es la parte fundamental de determinar la remuneración de carácter proporcional, por lo que todo acto del trabajador que disponga derechos laborales que corresponde de acuerdo a la labor desarrollada tanto en el sector público o privado. (Cercado, 2021)

Domínguez (2019) es la cuantía que se fije, inferior o superior de la que recibe el honorario de servicios que se entiende como costo monetario por sus servicios que presta como mecanismos de recompensa dentro de los meses o años siguientes a su realización del trabajo

2.2.1. Conductores de vehículos motorizados

(Peña-Prado, Rey de Castro & Talaverano-Ojeda, 2020) señala que evidenció que los conductores interprovinciales laboran más horas de los previsto, no tiene una hora fija, su propósito principal es transportar mayor cantidad posible de pasajes con destino con un lugar determinado, esto se asociaban de manera significativa con la responsabilidad técnicas y mantenimiento del vehículo motorizado, en pleno operativo

Contiene medidas que garanticen la conducción en vehículos seguros, por lo cual los conductores deben realizar los mantenimientos preventivos adecuados.

2.2.2. Factores Ambientales: Consta de medidas para una condición segura, considerando la infraestructura de las vías y los factores climáticos al momento de manejar. (Arteaga, 2020, p.52)

(Rey de Castro & Rosales-Mayor, 2010) No hay sistematización de horarios específicos de los choferes de salida del vehículo motorizado muchas veces ello está sujeto al llenado de pasajeros a lo largo de toda la ruta interprovincial con el resguardo del maletero o portaequipaje del vehículo. Dentro de un contexto laboral formal, se debe proporcionar a los conductores las prestaciones sociales que les corresponden de acuerdo a ley como son: seguro social, descansos programados, vacaciones, gratificaciones y jubilación. (p.241)

(Medina, Escobar & Arias, 2021). Por otro lado, la reacción del conductor ante una determinada situación peligrosa en la carretera, en tal situación inclusive se ha permitido la introducción del término “hipnosis de la autopista”, es decir el estado mental por el que una persona puede conducir un vehículo de forma correcta sin recordar haberlo hecho conscientemente. También se constata que un alto nivel de fatiga conlleva una peor acomodación a distancias cortas. (p.34)

2.2.3. Contrato laboral del conductor

(Jaramillo, y Campos, 2019) contratos laborales en el Perú de los conductores muy pocas veces se ha implementado y otros nulo, por parte de las empresas y de los trabajadores no combinan como corresponde transgrediendo todos los derechos laborales, como sistema de salud al que se encuentra afiliado el trabajador, motivo del fin de la relación laboral en caso de que haya ocurrido alguna anomalía sobre la base de esta información se realizan todos los cálculos del sueldo. (p.20)

Por ello el contrato laboral cobra cada día mayor importancia, ya que es un elemento fundamental que permite el vínculo, entre la empresa de transporte y el conductor, en virtual es necesario analizar el concepto de desempeño laboral y su rendimiento y responsabilidades asignadas en el espacio laboral. (Tejada, 2021).

2.2.4. Responsabilidades técnicas del conductor interprovincial

(Ochoa-Sumarriva, 2021) señala que los conductores interprovinciales tampoco se encontrarían en el supuesto de excepción de jornada máxima legal de trabajadores no sujetos a fiscalización inmediata, ya que el empleador cuenta con mecanismos suficientes y mandatorios mediante el cual puede fiscalizar a sus trabajadores. Como, por ejemplo, mediante el uso de GPS, las hojas de ruta, control de los conductores a través de inspectores por tramos, tacómetro, responsabilidad técnica, entre otros. (p.33)

2.2.5. Responsabilidad funcional del conductor interprovincial

(Cardozo, 2018) en el ámbito de su responsabilidad se refiere a la protección de la vida y salud de las personas, garantizar el resguardo de los equipajes, Itinerario autorizado a una empresa que presta el servicio de transporte, no sólo a la conducción, los vehículos tienen dos tipos de movimiento: uno longitudinal acelerar y frenar, y otro lateral, la dirección lateral del vehículo.

(González, 2008) sostiene que la vía del transporte motorizado siempre tendrá responsabilidad funcional porque requiere garantizar tanto la vida física, equipaje del pasajero, también mantenimiento de sus redes viales, frente a la evidente carencia de un sistema eficiente que garantice proactivamente el estado y la operación de los automotores, la idoneidad de los conductores y la exigencia eficaz en lo que atañe con el cumplimiento de las normas de circulación en todos sus aspectos. (p.38)

2.2.6. Somnolencia

(Anrango-Farinango, 2022) la somnolencia es un proceso natural del ser humano en respuesta al cansancio o fatiga, que tiene como consecuencia la disminución progresiva de la capacidad de atención y concentración. En nuestro entorno la palabra somnolencia tiene más de un significado, y es el estado intermedio entre vigilia, alerta y sueño. De igual manera dentro del campo de la medicina se ha llegado a darle el significado de

propensión al sueño o velocidad de hacer la transición de la vigilia, a dormir bajo un conjunto dado de circunstancias. (p.22)

2.2.7. La jornada laboral de los conductores de transporte interprovincial

Al respecto, cabe señalar que la Ley No. 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 017-2009- MTC, con la finalidad de establecer estándares de seguridad en el transporte interprovincial de personas, ha dispuesto jornadas máximas de conducción que no podrán exceder los conductores de transporte interprovincial.

Por otro lado, de acuerdo con el numeral 4) del artículo 30° del referido Reglamento, cuando el tiempo de viaje supere las veinte (20) horas “...el transportista deberá tomar las previsiones para contar con un tercer conductor habilitado que permita que se cumpla con las jornadas máximas de conducción. Este tercer conductor podrá tomar la conducción del vehículo en un punto intermedio de la ruta no deberán realizar jornadas de conducción efectiva continua de más de cinco (5) horas, y deberán gozar de un tiempo de descanso entre cada jornada de conducción no menor de una (1) hora; en caso que la jornada de conducción efectiva sea menor de dos (2) horas, el tiempo de descanso será no menor de treinta (30) minutos. La duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de 24 horas”

Sobre este extremo, considero que es pertinente señalar lo estipulado en el Convenio 30 de la OIT (1939)⁴ en su artículo 2°, puesto que define como tiempo de trabajo como “el tiempo durante el cual el personal esté a disposición del empleador, estarán excluidos los descansos durante los cuales el personal no se halle a disposición del empleador”. Es decir, que dichos periodos donde el trabajador hace uso y disfrute pleno de su tiempo va a ser considerado como descanso puesto que no se debe encontrar bajo ningún supuesto a disposición del empleador o en una situación que le obligue a cumplir con sus labores originadas del contrato de trabajo.

Siguiendo esa línea, el Decreto Supremo No. 017-2009-MTC, señala que los conductores deben de gozar de por lo menos una (1) hora de descanso entre jornadas de conducción continua. Asimismo, en el artículo 20° de la citada norma establece las condiciones técnicas mínimas exigibles para la prestación de este servicio de transporte interprovincial.

2.2. MARCO CONCEPTUAL

2.2.1 VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES.- (González-Ortiz & Trelles-Vicuña, 2021) quien sostiene que los organismos del Estado tienen la obligación de proteger los derechos laborales y en todo momento evitar su vulneración como la sobreexplotación de 8 horas de trabajo que rige a nivel mundial se han públicas y privadas por ello los gobiernos han asumido diferentes medidas que inevitablemente tratan el tema de los derechos a los que los ciudadanos trabajadores están vinculados, en algunos casos pudiendo significar posibles espacios para la vulneración de una serie de derechos que progresivamente han ido adquiriendo. Si bien, la condición de medidas emergentes reclama a su vez acciones emergentes, es responsabilidad del Estado optar por aquellas estrategias que afecten en menor medida posible los intereses del trabajador que requiere más apoyo. (p.140)

2.2.2 CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS.- El conductor vehicular afrontaba las diferentes situaciones como el estrés, vulneración de sus derechos por ello es necesario su defensa apropiada búsqueda de apoyo social, expresión abierta. Así mismo se evidencio que los conductores tienen el dominio absoluto del vehículo en conducir utilizan casi siempre las estrategias de evitar los accidentes. (Nazario, 2022, p.17)

2.2.3 CONDICIONES DE TRABAJO.- Un conjunto de variables que definen el desempeño de una tarea en particular y el entorno en el que se ejecuta, si estas variables determinan el estado del operador dimensión apuntada por la Organización Mundial de la

Salud (OMS), Por lo tanto, se considera que se aplican las condiciones de trabajo. Cualquier característica relacionada con la naturaleza del trabajo que pueda tener un impacto positivo o negativo en la salud del trabajador.

2.2.4 CONDUCTOR.- Se trata de una persona física que “posea licencia de conducir vigente y esté autorizada para operar un vehículo destinado a la prestación de servicios para el transporte terrestre de mercancías y/o personas”. En el caso que se investiga, el conductor es un empleado de una empresa.

2.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

2.3.1. Hipótesis general

Existe una vulneración directa a los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

2.3.2. Hipótesis específica

Existe una vulneración directa a Remuneración Mínimo Vital (RMV) en los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022.

Existe una vulneración directa a la Jornada Laboral Reglamentada en los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022.

Existe una vulneración directa a la Duración de Vínculo Laboral en los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. ZONA DE ESTUDIO

La zona de estudio se realizó en la ciudad de Juliaca de la Provincia de San Román, ubicado en el departamento de Puno, está situado a 3824 m.s.n.m. al noroeste del lago Titicaca, es por tal motivo que se realizó nuestro estudio del transporte interprovincial de Juliaca a Carabaya, dónde laboran los conductores de vehículos, en la cual hayan sufrido alguna vulneración de sus derechos laborales.

3.2. TAMAÑO DE MUESTRA

3.2.1. Población

La población está conformada por 30 conductores de transporte interprovincial de la ciudad de Juliaca y las rutas establecidas por los empresarios transportistas

3.2.2. Muestra.- Describiendo la cantidad, corresponde al tipo de muestra no probabilístico e intencional, por ello, está conformada por 30 conductores. “Muestra. Es un subconjunto o parte del universo o población en que se llevará a cabo la investigación. Hay procedimientos para obtener la cantidad de los componentes de la muestra como fórmulas, lógica y otros que se verán más adelante. La muestra es una

parte representativa de la población". (López, 2004, p.69). En esta oportunidad es la muestra no probabilística con selección directa.

3.2.3. Tipo de Investigación.- De acuerdo a las características del estudio corresponde al tipo fundamental y dogmática, ya que su fortaleza esencial es aportar al conocimiento científico basadas en principios y leyes.

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS

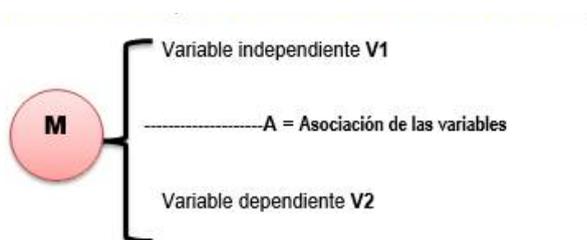
3.3.1 Nivel de investigación.- Explicativa

3.3.2. Método.- Se utilizará el método dogmático – jurídico, por ser un método que pretende interpretar los derechos laborales y conductores de vehículos de transporte de pasajeros.

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo, la recopilación de datos se utiliza para probar hipótesis e identificar patrones de comportamiento basados en mediciones numéricas y análisis estadístico. Se toma decisiones basadas en el contexto, la situación, los recursos disponibles, los objetivos y las preguntas de investigación.

3.3.2.1. Diseño de la investigación

La investigación ha determinado el diseño no experimental y correlacional porque el estudio tiene la intención de comprobar la asociación de las variables de la investigación



Fuente: (Condori, y Feliciano, 2023)

Dónde:

M = Muestra

V1 = Vulneración de los derechos laborales

A= Asociación de ambas variables

V2 = Conductores de vehículos

3.3.3 Técnica.- La técnica a aplicarse es la encuesta, y como mecanismo de obtener información de conforme con los variables e indicadores descrito en el estudio.

3.3.4 Instrumento.- El instrumento a aplicarse es el cuestionario con preguntas estructuradas que permite recolectar datos de la investigación

3.3.5 Procesamiento de datos y análisis.- Para el procesamiento de los datos se hará uso de las herramientas informáticas como: programa SPSS, Ms Excel, Ms Word, presentadas en resultados de Tablas de doble entrada y Figuras diseñadas.

3.4. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

VARIABLES	DIMENSIÓN	INDICADOR	UNIDAD
Variable 1 Derecho laboral	Remuneración mínimo vital (RMV)	Asignación familiar Gratificación Determinación de la remuneración	Cuestionario
	Jornada Laboral Reglamentada	Jornada de trabajo Horario de trabajo Sobretiempo	
	Duración de relación laboral	1 día a la semana 2 días a la semana 3 días de la semana	
Variable 2 Conductores de transporte interprovincial	Contrato laboral del conductor	Cumplimiento de contrato Subordinado Periodo de prueba	Cuestionario
	Responsabilidades técnicas del conductor interprovincial	Chasis Número de asientos establecidos Relación de los trabajadores SOAT actualizado	
	Responsabilidad funcional del conductor interprovincial	-Protege la vida y salud de las personas -Garantizar el resguardo de los equipajes	Cuestionario

VI: Variable independiente

Derecho laboral

VD: Variable dependiente

Conductores de transporte interprovincial

3.5. DISEÑO ESTADÍSTICO

Se desarrolló con el diseño estadístico descriptivo, para el respectivo análisis e interpretación de los datos recabados en el trabajo de campo.

CAPÍTULO IV

EXPOSICION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS

4.1. EXPOSICION Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS

Tabla 01. Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)

	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Considera que el conductor debe recibir las gratificaciones al año (SI)	9	30%	30,0	30,0
	El pago del 10% del ingreso mínimo vital, es considerado una remuneración (NO)	14	47%	46,7	76,7
	La asignación familiar te corresponde (SI)	7	23%	23,3	100,0
	Total	30	100%	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los conductores de vehículos

Como se describe en la Tabla 1, el 47% de los conductores indican el pago del 10% como ingreso mínimo vital no se puede considerar una remuneración, seguidamente el 30% indican si deben recibir las gratificaciones al año, y el 23% indica si necesitan la asignación familiar que les corresponde por Ley. Entonces la mayoría de los conductores consideran que el 10% no es una remuneración mínima vital (RMV).

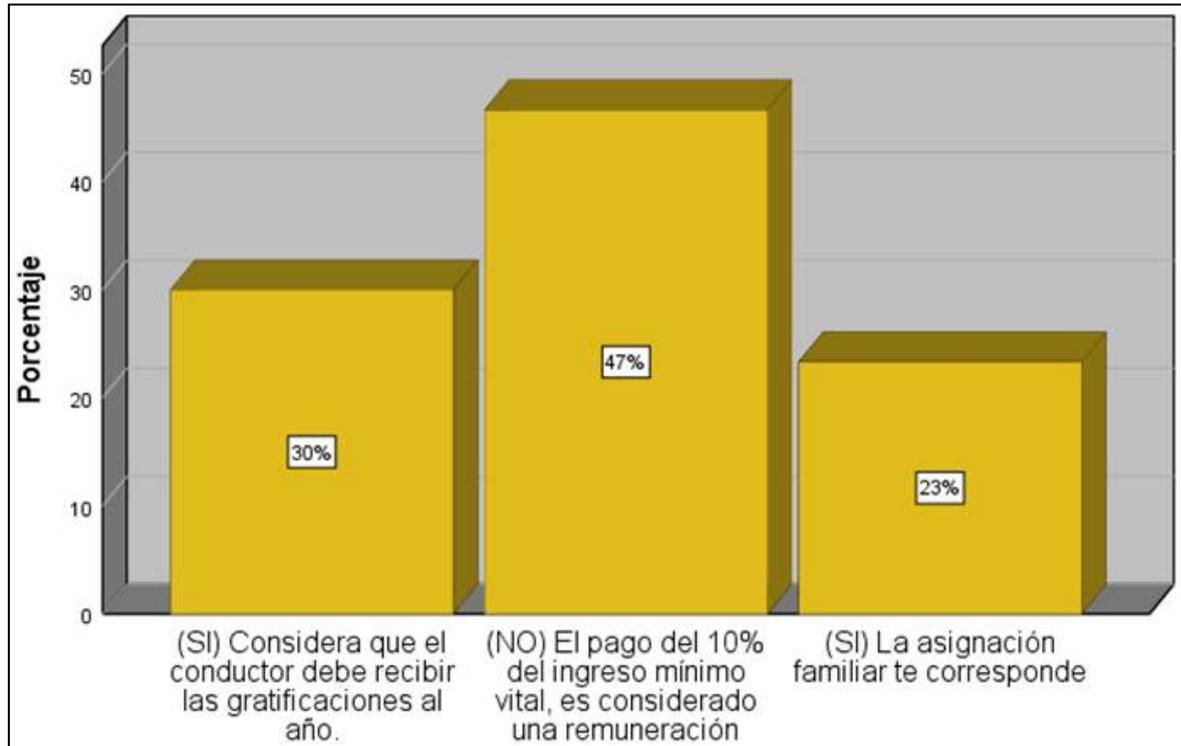


Figura 01. Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)

Tabla 02. Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada

Alternativas			Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Trabajas las 12 horas conduciendo el vehículo	1	3%	3,3	3,3	
	Trabajas las 5 horas conduciendo el vehículo	5	17%	16,7	20,0	
	Trabajas las 8 horas conduciendo el vehículo	8	27%	26,7	46,7	
	Trabajas más de 12 horas conduciendo el vehículo	16	53%	53,3	100,0	
	Total	30	100%	100,0		

Fuente: Encuesta aplicada a los conductores de vehículos

Como se describe en la Tabla 2, el 53% de los conductores señalan que trabajan más de 12 horas conduciendo el vehículo, seguidamente el 27% trabajan las 8 horas, 17% trabajan 5 horas al día, y solo 3% trabajan las 12 horas. En tal sentido la mayoría de los conductores trabajan más de 12 horas conduciendo vehículos.

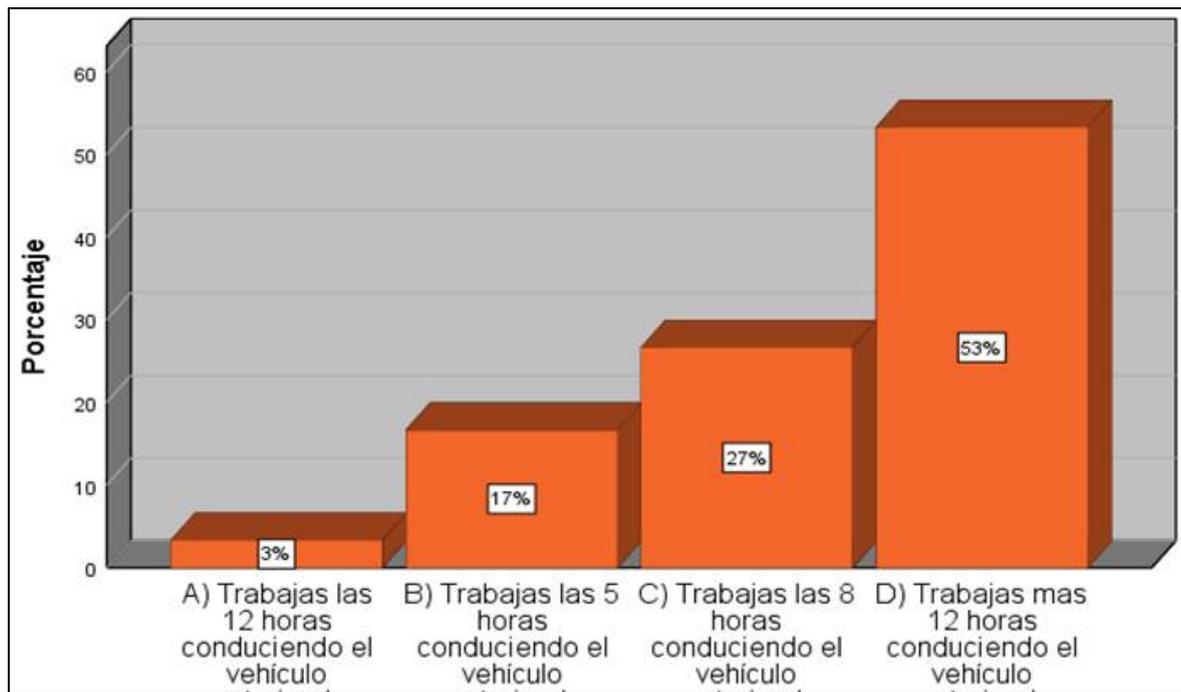


Figura 02. Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada

Tabla 03. Dimensión: Duración de relación laboral

Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
		a	e	válido	acumulado
Válido	DOS días de la semana	10	33%	33,3	33,3
	TRES días de la semana	8	27%	26,7	60,0
	UN día de la semana	12	40%	40,0	100,0
	Total	30	100%	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los conductores de vehículos

Como se observa en la Tabla 3, el 40% su duración laboral en una semana una sola vez, mientras el 27% indica tres días a la semana, y el 33% dos días a la semana. Describiendo los resultados la mayoría trabajan ocasionalmente y sin tener ningún documento que la proteja su situación laboral.

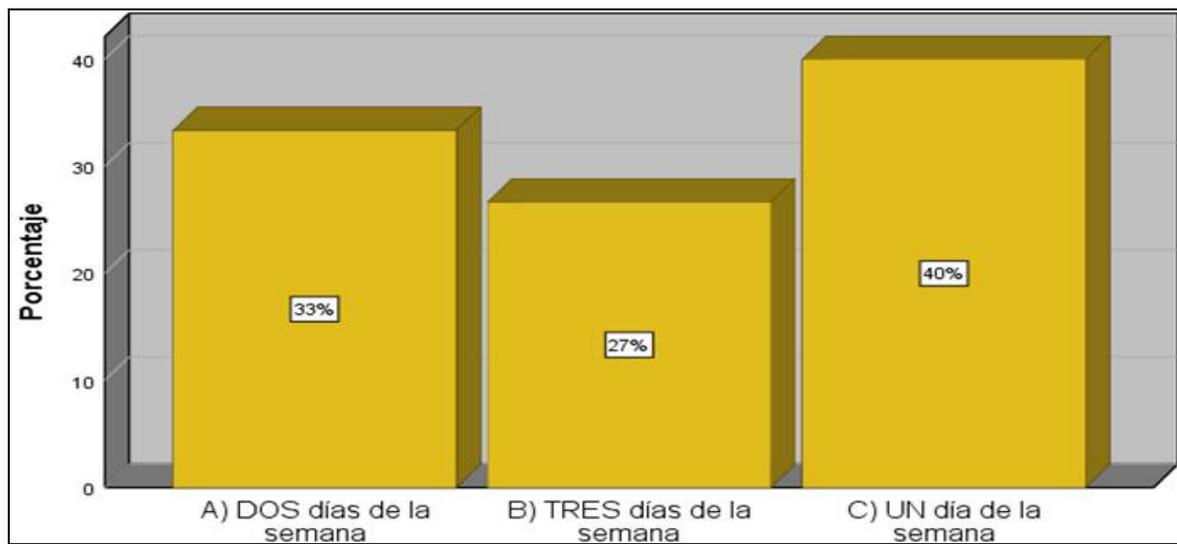


Figura 03. Dimensión: Duración de relación laboral

Tabla 04. Dimensión: Contrato laboral del conductor

Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Como conductor presumes que tienes un contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial (SI)	14	47%	46,7	46,7
	El empresario transportista informa a las entidades correspondientes de la contratación de los conductores (NO)	8	27%	26,7	73,3
	Estás de acuerdo con sancionar a empresas de transporte que no pagan el sobretiempo de trabajo (SI)	8	27%	26,7	100,0
	Total	30	100%	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los conductores de vehículos

Como se observa en la Tabla 4, que el 47% aparentemente si tiene un plazo de contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial, el 27% indican el empresario no informan a las instituciones sobre la contratación de los conductores, igual cifra el 27% si están de acuerdo para que se sancione a empresas de transporte que no pagan el sobretiempo de trabajo. La mayoría de los conductores trabajan presumiblemente con un plazo indeterminado, y otros no son pagados del trabajo sobre tiempo o horas extras.

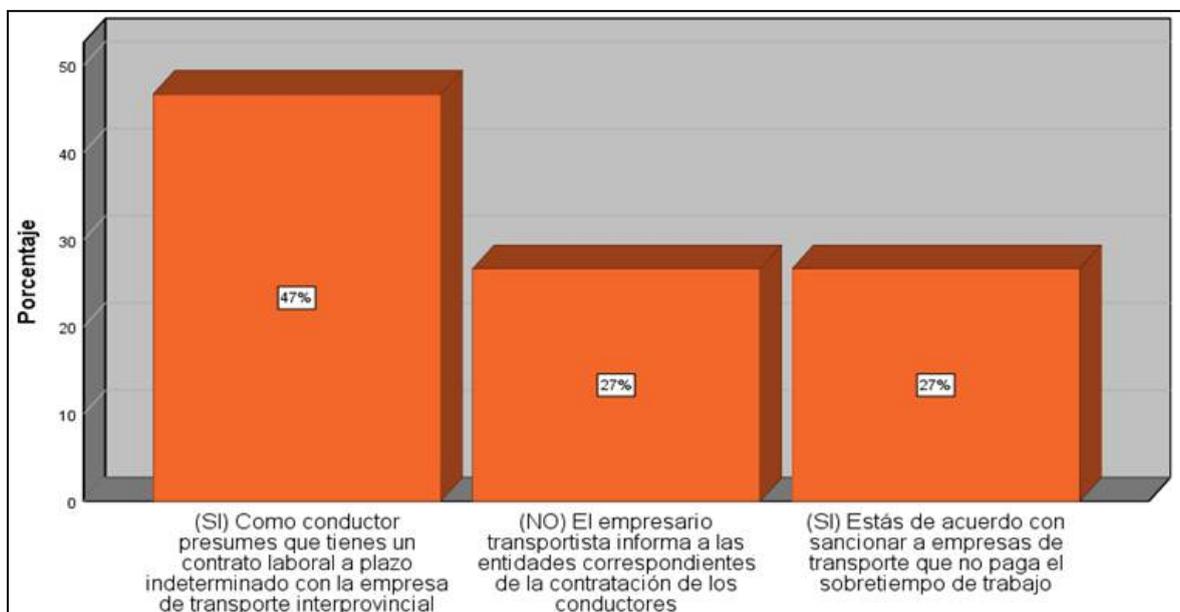


Figura 04. Dimensión: Contrato laboral del conductor

Tabla 05. Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo interprovincial/Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el.....dígito de la placa única nacional de rodaje

Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	a) Penúltimo	9	30%	30,0	30,0
	b) Primer	7	23%	23,3	53,3
	c) Primer y último	7	23%	23,3	76,7
	d) Último	7	23%	23,3	100,0
	Total	30	100%	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los conductores de vehículos

Sobre la pregunta precisadas en Tabla 5, el 23% respondieron correctamente indican la d) están establecidas en el artículo 8° del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, el resto de los conductores respondieron incorrectamente, y el 30% indicaron el penúltimo dígito.

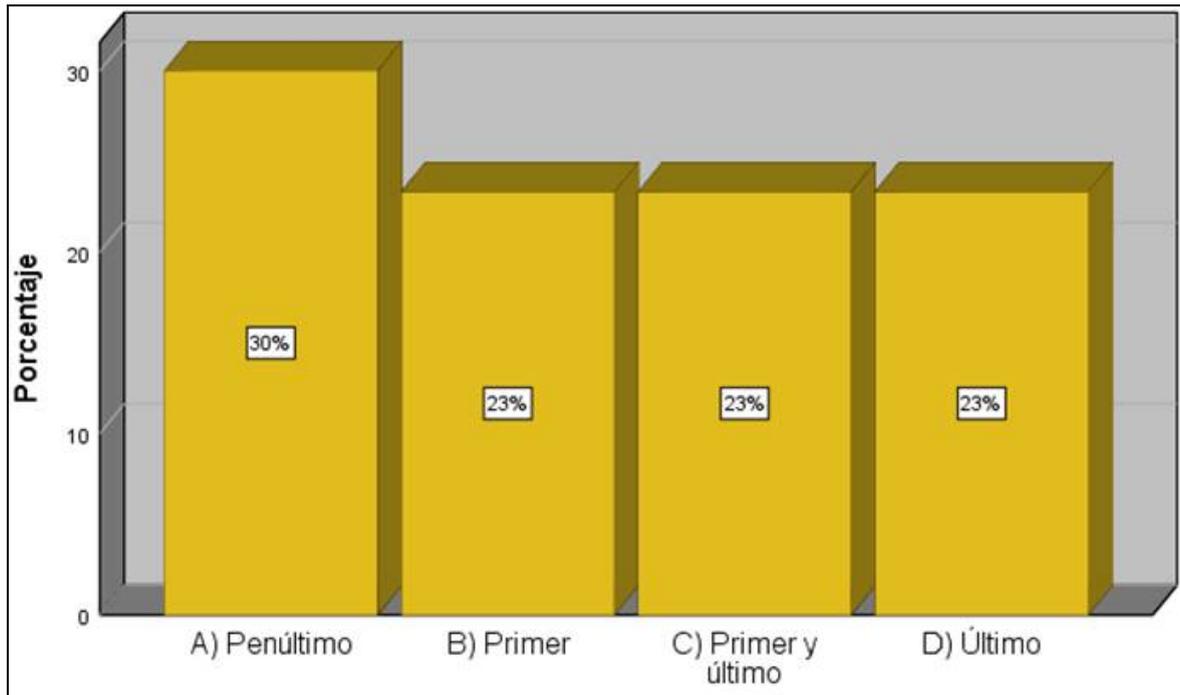


Figura 05. Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo interprovincial/Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el dígito de la placa única nacional de rodaje

Tabla 06. Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial

	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Cobrar el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles	9	30%	30,0	30,0
	Garantizar el resguardo de los equipajes	9	30%	30,0	60,0
	Protege la vida y salud de los pasajeros	12	40%	40,0	100,0
	Total	30	100%	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los conductores de vehículos

Como se observa en la Tabla 6, el 40% de los conductores protege la vida y salud de los pasajeros, el 30% garantizan el resguardo de los equipajes, igual cifra de 30% cobran el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles. En vista de los resultados la mayoría de los conductores de vehículos protegen la vida y salud de los pasajeros, y otro grupo de conductores aprovecha para agregar al pasaje normal, de 2 a 3 soles.

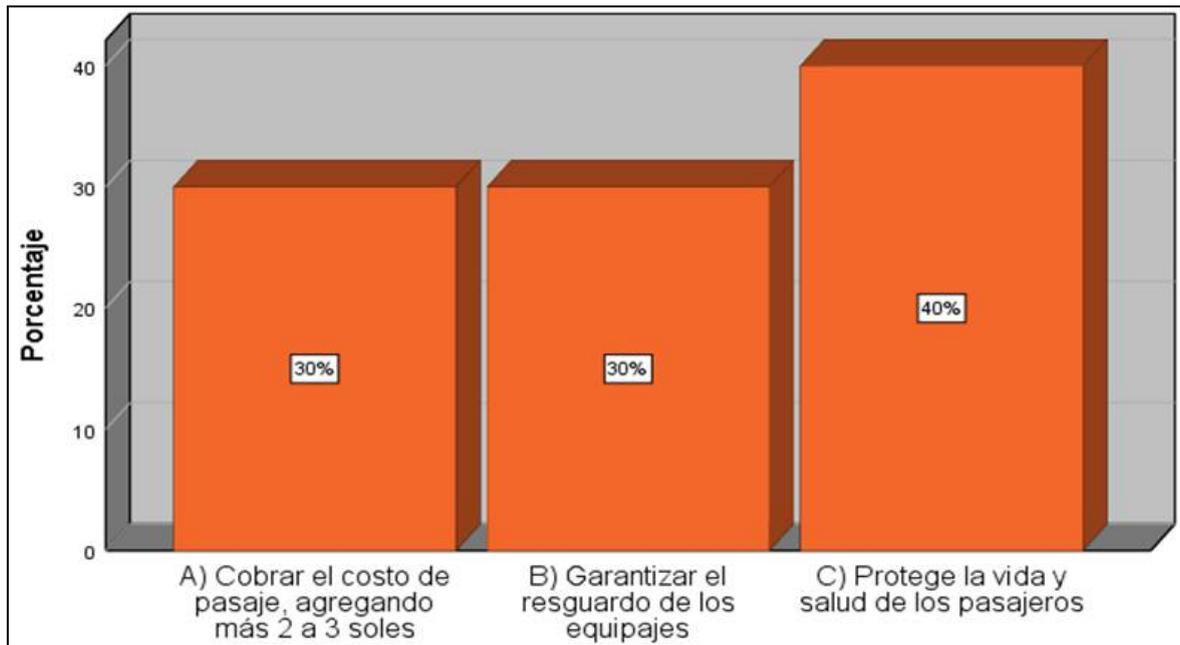


Figura 06. Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial

4.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

Tabla 07. Contrastación de Hipótesis

Correlaciones					
Existe una vulneración directa a los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca a Carabaya 2022		V1=Derechos Laborales	V2=Conductores de vehículos		
	V1=Derechos Laborales	Coefficiente de correlación	1,000	-,707**	
		Sig. (bilateral)	.	,000	
Rho de Spearman		N	30	30	
	V2=Conductores de vehículos	Coefficiente de correlación	-,707**	1,000	
		Sig. (bilateral)	,000	.	
		N	30	30	

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 7, el valor estadístico Rho de Spearman de $r = -0,707^{**}$ la cual nos indica que existe un nivel de correlación negativa muy fuerte entre las variables de Derechos Laborales y Conductores de vehículos motorizados, con ello se confirma que existe vulneración de los derechos laborales en los conductores de vehículos, es decir la vulneración a los derechos laborales es una acción negativa que afecta a los conductores de vehículos de transporte interprovincial.

En referente de la decisión estadística de acuerdo al análisis de Rho Spearman donde se muestra un nivel de significancia bilateral ($p\text{-valor} = 0.001$) menor o igual que 0.05, por la que acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula, cuyos resultados

han determinado que existe una relación negativa entre ambas variables. Por lo tanto, la contrastación de hipótesis quedaría así;

Hipótesis alterna (Ha)

Existe una vulneración directa a los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

Hipótesis nula (Ho)

No existe una vulneración directa a los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022

CONCLUSIONES

PRIMERA: Se logró determinar mediante el Rho de Spearman de $r = -0,707^{**}$ que nos indica que existe un nivel de correlación negativa muy fuerte entre las variables: Derechos Laborales y Conductores de vehículos, con ello se confirma que existe la vulneración de los derechos laborales en los conductores de vehículos, es decir la vulneración de los derechos laborales afecta negativamente a los conductores de vehículos de transporte interprovincial, porque limita una remuneración de acuerdo a Ley.

SEGUNDA: Se identificó que la Remuneración Mínima Vital (RMV) ha sido vulnerado debido, el 47% de los conductores indican el pago del 10% como ingreso mínimo vital no se puede considerar una remuneración, el 30% indican si deben recibir las gratificaciones al año, y el 23% indica si necesitan la asignación familiar que les corresponde por Ley.

TERCERA: Se identificó la vulneración de la Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, debido el 53% de los conductores señalan que trabajan más 12 horas conduciendo el vehículo, seguidamente el 27% trabajan las 8 horas, 17% trabajan 5 horas al día, y solo 3% trabajan las 12 horas. Asimismo, el 27% indican que los empresarios no informan a las instituciones sobre la contratación de los conductores, y por ello, están de acuerdo para que se sancione a empresas de transporte interprovincial que no pagan el sobretiempo de trabajo.

CUARTA: Se identificó la vulneración de la Duración de Vínculo Laboral en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, porque el 40% su duración laboral en una semana una solo vez, mientras el 27% indica tres días a la semana, y el 33% dos días a la semana. Sin embargo, el 40% de los conductores protegen la vida y salud de los pasajeros, el 30% garantizan el resguardo de los equipajes, también existe una acción incorrecta porque el 30% cobran el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles.

RECOMENDACIONES

PRIMERO.- Se recomienda a las diferentes empresas de transporte interprovincial que deben cumplir con la RMV, porque la mayoría de los pasajeros pagan el costo de pasaje de 14 a 20 soles ($14 \times 15=230$ soles la ida o $30 \times 20=600$ soles ida) por lo tanto, la ganancia económica es suficiente, pero al parecer solo se benefician los empresarios de transporte interprovincial.

SEGUNDO.- Asimismo, se debe respetar las horas de trabajo debido que muchos conductores trabajan sin descansar adecuadamente, después de concluido su labor, porque ello se observa casi a diario muchos conductores fatigados-cansados.

TERCERO.- Las empresas de transporte interprovincial cumplen en otorgarles la asignación familiar, puesto el 23% de los conductores de vehículos lo requieren para su tranquilidad, serenidad de los integrantes del grupo familiar y ofrecerle mejor calidad de vida.

CUARTO.- Que se cumpla con las gratificaciones que son dos veces al año por motivo de fiestas patrias y navidad, o por lo menos una de ellas, durante el año lectivo a los conductores de vehículos como empleados de la actividad privada y empresa privada.

BIBLIOGRAFÍA

- Arciniegas, L. Miranda, R. J. & Salcedo, I. (2018) *Fatiga y condiciones laborales en conductores de transporte terrestre de pasajeros en una terminal de Colombia* (tesis posgrado). Universidad el Bosque. Colombia.
https://repositorio.unbosque.edu.co/bitstream/handle/20.500.12495/5296/Miranda_Jimenez_Rafael_Jos%C3%A9_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Alarcón, M. C. (2020) Impacto del COVID- 19 en el Derecho laboral en Colombia: Despido sin justa causa en el año 2020, 1(1), pp. 1-19.
<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/26122/1/2111344-%20%20maria%20cecilia%20alarcon.pdf>
- Anrango-Farinango, E. X. (2022) *Sistema detector de fatiga electrocardiográfico para prevenir el estado de somnolencia en conductores de vehículos* (tesis pregrado) Universidad Técnica del Norte. Ibarra – Ecuador
<http://repositorio.utn.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/12147/2/04%20MEC%20415%20TRABAJO%20GRADO.pdf>
- Arteaga, D. A. (2020) *Propuesta de una guía de buenas prácticas de seguridad vial para conductores de transporte público interprovincial en el Ecuador - caso de estudio Provincia de Chimborazo* (tesis pregrado). Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Ecuador.
<http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/14374/1/112T0162.pdf>
- Castro, F. M. (2016) *La responsabilidad civil por daños a terceros de los conductores de vehículos automotores* (tesis pregrado). Universidad Autónoma de Baja California. México.
<https://repositorioinstitucional.uabc.mx/bitstream/20.500.12930/4129/1/DER016949.pdf>

- Cardozo, R. M. T. (2018). La responsabilidad del conductor intoxicado como hecho relevante para el Derecho Penal paraguayo. *Revista jurídica. Investigación en ciencias jurídicas y sociales*, (8), 13-36.
- Cercado, M. E. (2021) *Inadecuada aplicación de los beneficios laborales en el derecho a la remuneración* (tesis pregrado). Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo. Cajamarca. Perú.
<http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/1625/Trabajo%20Cercado.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Condori, M. y Feliciano, V. (2023) *Factores de riesgo y úlceras por presión en el servicio de medicina del Hospital Goyeneche, Arequipa* (tesis pregrado). Universidad Autónoma de Ica. UAI. Chincha, Perú.
- Chiriboga, H. G., Jiménez, E., & Toscanini, P. M. (2018). El Derecho laboral como herramienta política, una mirada histórica. *Universidad y Sociedad*, 10(1),226-231.<http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v10n1/2218-3620-rus-10-01-226.pdf>
- De Sena, A., Cena, R., & Dettano, A. (2018). Entre los programas de transferencias condicionadas de ingresos y las asignaciones familiares: disputas por los sentidos alrededor de la Asignación Universal por Hijo para Protección Social en Argentina. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, (72), 233-264.
<https://www.redalyc.org/journal/3575/357559243008/357559243008.pdf>
- Domínguez, Á. A. (2019). La determinación del valor de la hora extraordinaria mediante el convenio colectivo: Puede concretar una remuneración inferior a la de la hora extraordinaria: STS-SCO *Revista de Jurisprudencia Laboral (RJL)*, 10(4), 1-8.
- González, J. E. L. (2008). Sociedad, conductores y vehículos riesgo social y responsabilidad. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 17(29). 29-57, julio-diciembre de 2008.

https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/14897/0?locale=es_ES?locale=es_ES.

González-Ortiz, C. V., & Trelles-Vicuña, D. F. (9 de abril de 2021). Análisis de la “Ley Orgánica de Apoyo Humanitario para combatir la crisis sanitaria derivada del Covid-19” y su posible vulneración a los derechos laborales. *Revista Científica FIPCAEC (Fomento de la investigación y publicación científico-técnica multidisciplinaria)*. ISSN: 2588-090X. *Polo de Capacitación, Investigación y Publicación (POCAIP)*, 6(3), 137-156.

<https://www.fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/391>

Huamaní, J. C. (2021) *Condiciones de trabajo y satisfacción laboral en conductores de una empresa de transporte de carga con base en Juliaca* (tesis posgrado).

Universidad Peruana Cayetano Heredia.

https://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12866/9552/Condicion_e_s_HuamaniSucapuca_Jean.pdf?sequence=1

Hurtado, J. y Dávila, C. (2018). Guía sobre los principales beneficios sociales.

[https://www.bdo.com.pe/getattachment/0235f26e-4de2-](https://www.bdo.com.pe/getattachment/0235f26e-4de2-41c9-aa85-6bc39a91e244/attachment.aspx?disposition=attachment)

[41c9-aa85-6bc39a91e244/attachment.aspx?disposition=attachment](https://www.bdo.com.pe/getattachment/0235f26e-4de2-41c9-aa85-6bc39a91e244/attachment.aspx?disposition=attachment)

Jaramillo, M. D., y Campos, D. (2019) *Contratos laborales en el Perú: dinámica y determinantes*. Lima: GRADE, Documentos de Investigación.

<http://repositorio.grade.org.pe/bitstream/handle/20.500.12820/505/DI%2098%20web.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

López, P. L. (2004). Población muestra y muestreo. *Punto Cero*, 09(08), 69-74.

<http://www.scielo.org.bo/pdf/rpc/v09n08/v09n08a12.pdf>

Márquez, M. P. (s.f.) *Pronunciamientos de las altas cortes sobre la remuneración mínima vital y móvil* (ensayo). Universidad Simón Bolívar. Colombia.

<https://bonga.unisimon.edu.co/bitstream/handle/20.500.12442/9949/Pronuncia>

mientos_Altas_Cortes_Remuneraci%C3%B3n_M%C3%ADnima_Vital_M%C3%
%B3vil_Resumen.pdf?sequence=1

Miranda-Sauñe, S. A. (2019) *Estrés laboral en conductores de Empresas de Transporte Público de la ciudad de Cusco con alta siniestralidad* (tesis pregrado) Universidad Andina del Cusco. Cusco.
https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/2331/Sahedy_Tesis_bachiller_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Medina, G. Escobar, K. & Arias, C. (30 de junio de 2021). Factores de riesgo y su relación con la fatiga en conductores de una cooperativa de transporte interprovincial del Ecuador. *Revista San Gregorio*, 1(46), 30-46.
<http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rsan/v1n46/2528-7907-rsan-1-46-00030.pdf>

Nazario, J. A. (2022) *Estrategias de afrontamiento al estrés y motivación laboral en conductores de vehículos menores Huaral* (tesis pregrado). UCV.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/90965/Nazario_S_BJA-SD.pdf?sequence=1

Narváez-Montenegro, B. D., Ochoa Díaz, C. E., Portilla-Paguay, R. E., & Paredes-López, J. A. (2022). Inobservancia de las leyes, vulneración de derechos laborales, y su posible relación al aumento de los suicidios y depresión. *Revista Universidad y Sociedad*, 14(S6), 240-249.
<https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/3454>

Ochoa-Sumarriva, G. A. (2021) *Informe jurídico de casación laboral N°. 16329-2015* (tesis pregrado). Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/20079/ochoa_sumarravia_gabriela_alison.pdf?sequence=1

Palma-Quñones, T. P. (2019) *Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial* (tesis de segunda especialidad) Pontificia

- Universidad Católica del Perú. Lima.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15313/Palm_a_QUI%3%B1ones_R%3%A9gimen_laboral_especial1.pdf?sequence=1
- Sandoval, H. & Delacruz, G. N. (2019). Principios constitucionales del derecho laboral administrativo en el ordenamiento jurídico colombiano. *Revista Prolegómenos*, 22(44), 11-34.
<http://www.scielo.org.co/pdf/prole/v22n44/0121-182X-prole-22-44-11.pdf>
- Silva, H. Lefio, Á. Marchetti, N. Benoit, P. (2022) Riesgos Psicosociales en Conductores de Transporte de Carga y Pasajeros Urbanos e Interurbanos, y su Asociación con la Autopercepción de Salud y Siniestralidad Laboral. *Ciencia y Trabajo* 16(50), 67-74.
http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-24492014000200002&lng=es. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-24492014000200002>.
- Peña-Prado, K., Rey de Castro, J., & Talaverano-Ojeda, A. (2020). Factores asociados a somnolencia diurna en conductores de transporte público de Lima Metropolitana. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 36, 629-635. <https://www.scielosp.org/article/rpmesp/2019.v36n4/629-635/>
- Rossel, C. y Mora, S. (2020) ¿Cuánto pueden condicionar las condicionalidades? Evidencia sobre las asignaciones familiares de Argentina y Uruguay. *Latín American Research Review*, 55(1), pp. 16–30. DOI: <https://doi.org/10.25222/larr.397>
- Rivera, F. J. & Tenorio, G. (2019) *Las remuneraciones y su relación con los beneficios sociales en la empresa ENVAK S.A.C. del distrito de San Juan de Lurigancho, Lima* (tesis pregrado). Universidad Autónoma del Perú.
<https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/1378/Rivera>

%20Carhuas%2C%20Franclin%20Joel%20y%20Tenorio%20Bujaico%2C%20G
abriela.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rey de Castro, J., & Rosales-Mayor, E. (2010). Cansancio y somnolencia durante el desempeño laboral de los conductores interprovinciales: experiencia peruana y planteamiento de propuestas. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 27(2), 237-242.

https://www.scielo.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/rpmesp/v27n2/a12v27n2.pdf

Tapia-Maldonado, O. A. (2022) *Regulación de títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal* (tesis pregrado) Universidad Nacional de Loja. Ecuador.
<https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/24708/1/Tesis%20Aprobada%20-%202022-04-2022%20-%20Oscar%20Tapia-signed.pdf>

Tito-Yancachajlla, R. (2019) *Relaciones interpersonales como herramienta para optimizar el clima organizacional en las instituciones educativas públicas de nivel primario de la Provincia de Huancané* (tesis posgrado). UANCV. Juliaca. Puno.

Trigozo, L. F. C., Gonzáles, E. S. D., Cabrera, J. M. M., Chávez, K. J. A. T., Gutiérrez, R. K. V., Díaz, D. R. R., & Arqueros, A. M. M. (2020). Relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo. Perú. *Revista Médica Vallejana*, 9(1), 13-17.

<http://revistas.ucv.edu.pe/index.php/revistamedicavallejana/article/view/75>.

Tejada, J. G. (11 de junio de 2021). Procedimiento especial de terminación del contrato laboral por bajo desempeño. *Opinión Jurídica*, 20(41), 155-176.

<http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v20n41/2248-4078-ojum-20-41-155.pdf>

Zeña, C. N. (2016) *Análisis de la remuneración mínima vital y su incidencia en la inflación en el Perú* (tesis pregrado). U.C.V. Chiclayo.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39491/Jimenez_M MJ.pdf?sequence=1

Yana-Illanes, J. (2022) *El delito de cohecho pasivo por parte de la PNP y la coacción hacia los conductores de transporte terrestre Juliaca* (tesis pregrado).

Universidad César Vallejo. Sede Juliaca.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/89720/Yana_IJ-SD.pdf?sequence=1

ANEXOS

ANEXO 01: Matriz de Consistencia

VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS LABORALES EN LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL, JULIACA - CARABAYA 2022.

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables		
			Variable 1: Derechos Laborales		
Problema general:	Objetivo general	Hipótesis general	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
¿De qué manera se vulneró los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?	Determinar de qué manera se vulneró los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022	Ha: Existe una vulneración directa a los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022 H0: No existe una vulneración directa a los derechos laborales en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022	1. Remuneración mínimo vital (RMV)	Asignación familiar Gratificación Determinación de la remuneración	Ordinal
			2. Jornada Laboral Reglamentada	Jornada de trabajo Horario de trabajo Sobretiempo	
			3. Duración de relación laboral	1 día a la semana 2 días a la semana 3 días de la semana	
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	Variable 2: Conductores de transporte interprovincial		
a) ¿De qué manera se vulneró la Remuneración Mínimo Vital (RMV) en los conductores de vehículos de	a) Identificar de qué manera se vulneró la Remuneración Mínimo Vital (RMV) en los conductores de vehículos de	a) Existe una vulneración directa a Remuneración Mínimo Vital (RMV) en los conductores de vehículos de transporte	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición

<p>transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?</p> <p>b) ¿De qué manera se vulneró la Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?</p> <p>c) ¿De qué manera se vulneró la Duración de Vínculo Laboral en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022?</p>	<p>de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022</p> <p>b) Identificar de qué manera se vulneró la Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022</p> <p>c) Identificar de qué manera vulneró la Duración de Vínculo Laboral en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022</p>	<p>interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022ción directa a Jornada Laboral Reglamentada en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022</p> <p>c) Existe una vulneración directa a la Duración de Vínculo Laboral en los conductores de vehículos de transporte interprovincial, Juliaca - Carabaya 2022</p>	<p>Ordinal</p> <p>1. Contrato laboral del conductor</p> <p>Cumplimiento de contrato Subordinado Periodo de prueba</p> <p>2. Responsabilidad del conductor interprovincial</p> <p>Chasis Número de asientos establecidos Relación de los trabajadores SOAT actualizado</p> <p>3. Responsabilidad funcional del conductor interprovincial</p> <p>-Protege la vida y salud de las personas -Garantizar el resguardo de los equipajes -Itinerario autorizado a una empresa que presta el servicio de transporte</p>	
<p>Tipo y diseño de investigación</p> <p>Tipo: Fundamental y dogmática Diseño: Asociación de las variables Nivel: Explicativo Enfoque: Cuantitativo</p>		<p>Población y muestra</p> <p>Población: 30 conductores de transporte interprovincial Muestra: La misma cifra 30 conductores de transporte interprovincial Tipo de muestra: No probabilístico e intencional</p>	<p>Técnicas e instrumento</p> <p>Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario</p>	<p>Estadística</p> <p>Estadística descriptiva e inferencial</p>

ANEXO 02: Instrumento

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

CÓDIGOPUNTAJE.....

INSTRUCCIÓN. Sírvase responder **marcando con un (X)** a los ítems que a continuación figuran en el presente instrumento de investigación, con el cual me estará apoyando en el trabajo de investigación que estoy llevando a cabo, para luego sugerir algunas alternativas de mejora para buena marcha institucional.

(NO) = 3	(SI) = 2	ABSTENIDO (D)=1
-----------------	-----------------	------------------------

Nº Orden	Proposiciones	1	2	3
	Variable1: Derechos laborales			
	<u>Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)</u>			
1	El pago del 10% del ingreso mínimo vital, es considerado una remuneración			
2	La asignación familiar te corresponde			
3	Considera que el conductor debe recibir las gratificaciones al año.			
	<u>Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada</u>			
4	Trabajas las 8 horas conduciendo el vehículo			
5	Trabajas las 5 horas conduciendo el vehículo			
6	Trabajas más 12 horas conduciendo el vehículo			

	<u>Dimensión: Duración de relación laboral</u>			
7	1 día de la semana			
8	2 días de la semana			
9	3 días de la semana			
	Variable 2: Conductores de transporte interprovincial			
	<u>Dimensión: Contrato laboral del conductor</u>			
10	Como conductor presumes que tienes un contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial			
11	El empresario transportista informará a las entidades correspondientes de la contratación de los conductores			
12	Estás de acuerdo con sancionar a empresas de transporte que no paga el sobretiempo de trabajo			
	<u>Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo motorizado interprovincial</u>			
13	Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el.....dígito de la placa única nacional de rodaje a) Penúltimo b) Primer c) Primer y último, d) Último La respuesta la d) Artículo 8º del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares			

	<u>Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial</u>			
14	Protege la vida y salud de los pasajeros			
15	Garantizar el resguardo de los equipajes			
16	Cobrar el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles			

FUENTE: Elaboración propia

The screenshot shows the IBM SPSS Statistics interface. The main window displays the results of a non-parametric correlation analysis. The left sidebar shows a project tree with various data sets and analyses. The main area is titled 'Correlaciones no paramétricas' and contains a table of correlations.

Correlaciones no paramétricas

Correlaciones

Rho de Spearman	V1=Derechos Laborales	Coefficiente de correlación	V1=Derechos Laborales	V2=Conductores de vehículos motorizados
			1,000	-,707**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	V2=Conductores de vehículos motorizados	Coefficiente de correlación	-,707**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

** La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral).

```

DATASET ACTIVATE ConjuntoDatos3.
FREQUENCIES VARIABLES=CL
/BARCHART PERCENT
/ORDER=ANALYSIS.
    
```

Frecuencias

[ConjuntoDatos3]

Estadísticos

Dimensión: Contrato laboral del conductor

N	Válidos	Perdidos
	30	0





ANEXO N° 02: Instrumento

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

CÓDIGO 16 PUNTAJE 29

INSTRUCCIÓN: Sírvase responder marcando con un (X) a los ítems que a continuación figuran en el presente instrumento de investigación, con el cual me estará apoyando en el trabajo de investigación que estoy llevando a cabo, para luego sugerir algunas alternativas de mejora para buena marcha Institucional.

(NO) = 3	(SI) = 2	ABSTENIDO (D)=1
----------	----------	-----------------

N° Orden	Proposiciones	1	2	3
	<i>Variable: Derechos laborales</i>			
	<i>Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)</i>			
1	El pago del 10% del ingreso mínimo vital, es considerado una remuneración	X		
2	La asignación familiar le corresponde			X
3	Considera que el conductor debe recibir las gratificaciones al año.		X	
	<i>Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada</i>			
4	Trabaja las 8 horas conduciendo el vehículo			X
5	Trabaja las 5 horas conduciendo el vehículo	X		
6	Trabaja más 12 horas conduciendo el vehículo		X	

	<u>Dimensión: Duración de relación laboral</u>			
7	1 día de la semana			X
8	2 días de la semana	X		
9	3 días de la semana		X	
	Variable 2: Conductores de transporte interprovincial			
	<u>Dimensión: Contrato laboral del conductor</u>			
10	Como conductor presumes que tienes un contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial	X		
11	El empresario transportista informará a las entidades correspondientes de la contratación de los conductores			X
12	Estás de acuerdo con sancionar a empresas de transporte que no paga el sobre tiempo de trabajo	X		
	<u>Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo motorizado interprovincial</u>			
13	Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el dígito de la placa única nacional de rodaje a) Penúltimo b) Primer c) Primer y último, d) Último La respuesta la d) Artículo 8º del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares			

	Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial			
14	Proteger la vida y salud de los pasajeros		X	
15	Garantizar el resguardo de los equipajes			X
16	Cobrar el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles	X		

FUENTE: Elaboración propia

ANEXO N° 02: Instrumento

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

CÓDIGO 02 PUNTAJE 33

INSTRUCCIÓN. Sírvase responder marcando con un (X) a los ítems que a continuación figuran en el presente instrumento de investigación, con el cual me estará apoyando en el trabajo de investigación que estoy llevando a cabo, para luego sugerir algunas alternativas de mejora para buena marcha institucional.

(NO) = 3	(SI) = 2	ABSTENIDO (D)=1
----------	----------	-----------------

N° Orden	Proposiciones	1	2	3
	<u>Variable: Derechos laborales</u>			
	<u>Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)</u>			
1	El pago del 10% del ingreso mínimo vital, es considerado una remuneración			X
2	La asignación familiar le corresponde			X
3	Considera que el conductor debe recibir las gratificaciones al año.	X		
	<u>Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada</u>			
4	Trabajas las 8 horas conduciendo el vehículo			X
5	Trabajas las 5 horas conduciendo el vehículo			X
6	Trabajas más 12 horas conduciendo el vehículo		X	

	<u>Dimensión: Duración de relación laboral</u>			
7	1 día de la semana			X
8	2 días de la semana			X
9	3 días de la semana		X	
	Variable 2: Conductoras de transporte interprovincial			
	<u>Dimensión: Contrato laboral del conductor</u>			
10	Como conductor presumes que tienes un contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial	X		
11	El empresario transportista informará a las entidades correspondientes de la contratación de los conductores		X	
12	Estás de acuerdo con sancionar a empresas de transporte que no paga el sobretiempo de trabajo	X		
	<u>Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo motorizado interprovincial</u>			
13	Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el.....dígito de la placa única nacional de rodaje a) Penúltimo b) Primer c) Primer y último, d) Último La respuesta la d) Artículo 6º del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares			

	<u>Dimensión: Responsabilidad del conductor interprovincial</u>			
14	Protege la vida y salud de los pasajeros		X	
15	Garantizar el resguardo de los equipajes			X
18	Cobrar el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles	X		

FUENTE: Elaboración propia

ANEXO N° 02: Instrumento

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

CÓDIGO 26 PUNTAJE 30

INSTRUCCIÓN. Sírvase responder marcando con un (X) a los ítems que a continuación figuran en el presente instrumento de investigación, con el cual me estará apoyando en el trabajo de investigación que estoy llevando a cabo, para luego sugerir algunas alternativas de mejora para buena marcha institucional.

(NO) = 3	(SI) = 2	ABSTENIDO (D)=1
----------	----------	-----------------

N° Orden	Proposiciones	1	2	3
	<i>Variable: Derechos laborales</i>			
	<i>Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)</i>			
1	El pago del 10% del ingreso mínimo vital, es considerado una remuneración	X		
2	La asignación familiar le corresponde			X
3	Considera que el conductor debe recibir las gratificaciones al año.		X	
	<i>Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada</i>			
4	Trabaja las 8 horas conduciendo el vehículo		X	
5	Trabaja las 6 horas conduciendo el vehículo		X	
6	Trabaja más 12 horas conduciendo el vehículo		X	

	Dimensión: Duración de relación laboral			
7	1 día de la semana	X		
8	2 días de la semana		X	
9	3 días de la semana			X
	Variable 2: Conductores de transporte interprovincial			
	Dimensión: Contrato laboral del conductor			
10	Como conductor presumes que tienes un contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial			X
11	El empresario transportista informará a las entidades correspondientes de la contratación de los conductores	X		
12	Existe de acuerdo con sancionar a empresas de transporte que no paga el sobretiempo de trabajo		X	
	Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo motorizado interprovincial			
13	Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el dígito de la placa única nacional de rodaje a) Penúltimo b) Primer c) Primer y último, d) Último La respuesta es d) Artículo 6º del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares			

	<u>Dimensiones Responsabilidad del conductor interprovincial</u>			
14	Proteger la vida y salud de los pasajeros		X	
15	Garantizar el resguardo de los equipajes		X	
16	Cobrar el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles			X

FUENTE: Elaboración propia

ANEXO N° 62: Instrumento

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

CÓDIGO 46 PUNTAJE 29

INSTRUCCIÓN: Sírvase responder marcando con un (X) a los ítems que a continuación figuran en el presente instrumento de investigación, con el cual me estará apoyando en el trabajo de investigación que estoy llevando a cabo, para luego sugerir algunas alternativas de mejora para buena marcha institucional.

(NO) = 3	(SI) = 2	ABSTENIDO (D)=1
----------	----------	-----------------

N° Orden	Proposiciones	1	2	3
	<u>Variable: Derechos laborales</u>			
	<u>Dimensión: Remuneración mínimo vital (RMV)</u>			
1	El pago del 10% del ingreso mínimo vital, es considerado una remuneración			X
2	La asignación familiar le corresponde		X	
3	Considera que el conductor debe recibir las gratificaciones al año.		X	
	<u>Dimensión: Jornada Laboral Reglamentada</u>			
4	Trabaja los 8 horas conduciendo el vehículo		X	
5	Trabaja los 6 horas conduciendo el vehículo			X
6	Trabaja más 12 horas conduciendo el vehículo		X	

	<u>Dimensión: Duración de redacción laboral</u>			
7	1 día de la semana		X	
8	2 días de la semana			X
9	3 días de la semana		X	
	Variable 2: Conductores de transporte interprovincial			
	<u>Dimensión: Contrato laboral del conductor</u>			
10	Como conductor presumes que tienes un contrato laboral a plazo indeterminado con la empresa de transporte interprovincial	X		
11	El empresario transportista informará a las entidades correspondientes de la contratación de los conductores		X	
12	Estás de acuerdo con sancionar a empresas de transporte que no paga el sobretiempo de trabajo	X		
	<u>Dimensión: Responsabilidad técnicas del conductor del vehículo motorizado interprovincial</u>			
13	Las inspecciones técnicas vehiculares se realizan según el dígito de la placa única nacional de rodaje a) Penúltimo b) Primer c) Primer y último, d) Último La respuesta es d) Artículo 8º del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares			

	<u>Discusión: Responsabilidad del conductor interprovincial</u>			
14	Proteger la vida y salud de los pasajeros		X	
15	Garantizar el resguardo de los equipajes			X
16	Cobrar el costo de pasaje, agregando más 2 a 3 soles	X		

FUENTE: Elaboración propia