

Que reforma el artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, Jonadab Martínez García, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan un párrafo segundo y uno tercero al artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Los seres humanos somos la única especie que ignora o actúa en contra del reloj (biológico), lo cual afecta los ritmos circadianos (regulación de las funciones fisiológicas del organismo para que sigan un ciclo regular que se repite cada 24 horas, y que coincide con los estados de sueño y vigilia).

Las funciones fisiológicas del organismo se inhiben, y llegan al mínimo entre las 3:00 y las 6:00 horas (debido a la falta de luz natural).

Si no se descansa, esto afectará negativamente a la salud física y psíquica del individuo, porque se disocian los ritmos biológicos y los elementos naturales que sirven para sincronizarlos, especialmente la luz.¹

Cerca de 10 por ciento del ADN humano tiene un patrón de actividad de 24 horas, el cual está detrás de todos los cambios fisiológicos y de comportamiento en el cuerpo.

Pero varios estudios han demostrado que el ritmo puede ser interrumpido con descansos cortos o turnos de trabajo irregulares.²

Sin embargo, las sociedades modernas exigen a los trabajadores reducir las horas de sueño, o trabajar con turnos irregulares en pro de la productividad y la competitividad.

Lo anterior ha llevado a que algunas actividades de la población económicamente activa disminuyan las horas de sueño ininterrumpido a quienes las realizan, como es el caso de los conductores del autotransporte de carga federal.

Ello tiene por consecuencia graves problemas de salud a largo plazo, lo cual impacta en las políticas públicas en la materia.

El asunto que nos ocupa es un problema de salud pública, que por falta de la legislación necesaria ya ha afectado a la sociedad en general, y en particular a los usuarios de los sistemas viales, por lo que como legisladores debemos ocuparnos de él y resolverlo en la medida de lo posible.

La presente iniciativa tiene por objetivo establecer límites a la jornada laboral de los choferes del auto transporte de carga en general y en particular de los tractocamiones doblemente articulados.

Lo anterior para determinar por ley, la duración de horas de conducción y los periodos de descanso, a fin de mejorar con esto sus condiciones de trabajo.

Para esto, la participación del Congreso de la Unión es no solo necesaria, sino impostergable.

Sabemos que la jornada de trabajo es el tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrón para prestar su trabajo (artículo 58 de la Ley Federal del Trabajo). También que el trabajador y el patrón fijarán la

duración de la jornada de trabajo, sin que pueda exceder los máximos legales (artículo 59 de la Ley Federal del Trabajo).

Sin embargo, en el país no están reguladas de manera particular el máximo de horas que un chofer puede conducir, así como tampoco las horas necesarias que éste debe por obligación descansar.

La fatiga y el sueño en choferes fueron identificadas (desde 2004) por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), como las responsables de hasta el 30 por ciento de los accidentes con víctimas.³

Sin embargo, reformar o adicionar leyes, reglamentos y normas oficiales no es una responsabilidad exclusiva del Congreso de la Unión, sino que es una corresponsabilidad ente este poder de Estado y el Ejecutivo federal.

Estimamos que el tema de la circulación del auto transporte de carga y en específico de los tractocamiones doblemente articulados se ha deliberado de manera general, pero es necesario también centrarse en aspectos particulares, como es el tema que nos ocupa.

Como resultado de los trabajos realizados por el panel de expertos técnicos y académicos configurado el 17 de mayo de 2013 de común acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales cámaras y organizaciones de transportistas, se emitieron 19 recomendaciones a fin de mejorar la circulación de los fultes, de todas estas, ninguna tiene relación con mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de estas unidades. ⁴

Por otro lado, la Dirección General de Autotransporte Federal, dependiente de la Subsecretaría de Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el foro Pesos y dimensiones de las configuraciones vehiculares que transitan en las vías federales de comunicación, realizado en octubre pasado en el Senado de la República, mencionó que para transitar de forma segura por las carreteras federales se requería

Conductores seguros. Todos los conductores deberán encontrarse bien capacitados, pasar por los mejores procesos de selección, encontrarse en óptimas condiciones físicas y no conducir ni fatigados, ni bajo los influjos de alguna sustancia.

Carga segura. Ni una tonelada de más. Corresponsabilidad entre empresas y transportistas.

Carreteras seguras. Tránsito de vehículos exclusivamente por las carreteras que autoriza la norma 012; y que

El interés para el gobierno federal es, ha sido y será la seguridad vial.⁵

Coincidimos plenamente con esta necesidad, pero también estamos ciertos que buenas intenciones no bastan, y que se requieren propuestas que queden plasmadas en ley , a fin de dar certeza jurídica a los conductores del autotransporte de carga federal y en particular de los tractocamiones doblemente articulados. Lo anterior, debido a la disparidad que existe entre el discurso y la realidad del trabajo diario que realizan estos conductores.

El asunto que nos ocupa es un problema de salud pública, por las pésimas condiciones de trabajo de los choferes del autotransporte de carga y en específico de los tractocamiones doblemente articulados (en relación a la jornada de trabajo) por la capacidad de carga que dificulta la conducción del mismo, lo cual conlleva un impacto social y económico. Resolver el problema de los hechos de tránsito en los que se ve involucrado este modo de transporte no se resuelve solamente evitando el daño a la infraestructura carretera, promoviendo la competitividad y productividad del subsector autotransporte, y la preservación del ambiente; se requiere también preocuparse seriamente por el factor humano: el conductor.

Llama la atención que existe el “Programa integral de capacitación para conductores con experiencia en el autotransporte federal y transporte privado para la obtención de la licencia en carga general para los

tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares tractocamión-semirremolque-remolque y tractocamión-semirremolque-semirremolque”, en cuyo módulo número 7, “Educación y seguridad vial”, y cuyo objetivo es “ Identificar los principios de la educación y la seguridad vial mediante el estudio de los principales elementos que inciden en la seguridad, proporcionando conceptos y ejemplos aplicables al desarrollo diario de la labor de conductor, con la finalidad de prevenir accidentes en carreteras federales”; cuyo numeral 7.4 denominado “Prevención de accidentes” tenga un subnumeral 7.4.5 dedicado a “Los efectos del estrés, el sueño y la fatiga en la conducción”. 6

La pregunta que inmediatamente se derivaría de la existencia de este programa sería ¿por qué entonces los conductores se siguen quedando dormidos al conducir?, si para la autoridad el sueño y la fatiga son condiciones físicas que no deberían de existir en los conductores, ¿Son los conductores quienes prefieren conducir cansados y con sueño? ¿Son los conductores los culpables por no dormir lo suficiente antes de conducir?

Consideramos que si bien los Centros de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, son los encargados de dar lugar a los procesos de capacitación, para la obtención de la licencia en carga general para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes es la encargada de vigilar a dichos centros, por lo tanto debe de verificar que quien obtenga la licencia de mérito efectivamente cumpla con el curso y lo apruebe.

Aproximadamente 83 por ciento de las empresas dedicadas al transporte de carga, son “hombres-camión” (microempresas que poseen menos de cinco vehículos cada una), lo que representa 28 por ciento del parque vehicular de carga en el país.⁷

Como legisladores no podemos y no debemos anteponer un interés económico a la salud de un semejante.

El descanso obligatorio de que trata la iniciativa en análisis no debe de estar a lo que las partes (permisionario y conductor) hayan convenido, expresa o tácitamente, en forma individual o colectiva. El descanso de una persona no debe de depender de la voluntad de otra, sino que es una cuestión de salud, de seguridad colectiva, y además es un derecho.

El asunto que nos ocupa implica distintos aspectos, entre los que se encuentran: empleo y condiciones de trabajo, omisión de la ley en la materia y corrupción.

Con relación al empleo:

En el país, toda persona tiene derecho a un empleo digno (artículo 123, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

Contar con un empleo es para toda persona no solo una meta en la vida, es una cuestión de supervivencia; a fin de contar con una actividad que le procure los medios económicos necesarios para cubrir sus necesidades, sean estas básicas o superfluas.

En el país, no contar con un empleo, “sea formal o informal”, tiene un gran efecto social y familiar.

La mayoría de las personas anhelan contar con un trabajo estable, hay quienes lo logran y hay quienes no lo han conseguido, pero todos requieren de un empleo remunerado.

En el país, no poder obtener un empleo estable, después de cumplir los 30 años, es un atentado a la dignidad de las personas, ya que esta negación a poder desempeñar una actividad remunerada, impacta de manera negativa tanto en quien lo padece, como en el núcleo familiar.

Las condiciones de trabajo varían dependiendo de la actividad, o de donde se presten los servicios. Se puede contar con todas las prestaciones de ley, y con un horario fijo; pero también puede ser que se preste un servicio con mínimas o nulas prestaciones sociales y horarios de trabajo que dependen de la demanda del servicio.

Pensamos que no es correcto discriminar a quienes tienen trabajos más simples o que requieren menos capacitación académica para poder desarrollar sus funciones.

En el ámbito laboral, el discriminar se trata de una situación en la cual la persona recibe un trato desfavorable en relación con el resto de los trabajadores, a causa de algún tipo de prejuicio, bien sea de orden social, religioso, económico, racial, o por muchas otras condiciones que enfatizan las diferencias.

El análisis de las conductas discriminatorias en el ámbito laboral puede abarcar las diferentes fases del trabajo, es decir: el acceso, la contratación, la retribución, las condiciones laborales y la extinción del contrato.

En el caso que ocupa, las largas horas de manejo solo se soportan con el consumo de inhibidores del sueño (metanfetaminas), los cuales deben ser consumidos, a fin de evitar quedarse dormido conduciendo, y tomando en cuenta que la competencia en el sector es tal, que si alguien no quiere hacerlo, hay alguien que si lo hará, aun cuando vivir en contra del reloj biológico, tenga consecuencias dañinas para la salud personal y el bienestar colectivo.

La necesidad de un empleo, obliga a los conductores del autotransporte de carga a aceptar condiciones de trabajo que violentan sus derechos, ya que “los trabajadores no están obligados a prestar sus servicios por un tiempo mayor del permitido de este capítulo” (artículo 68 de la Ley Federal del Trabajo, capítulo II, “Jornada de trabajo”).

Desgraciadamente, una investigación del Instituto Mexicano de Competitividad, Imco, establece que 63 por ciento de los empresarios en general, considera que la corrupción forma parte de la cultura de negocios en México.

La competitividad en el orden global requiere de condiciones para atraer y retener inversión, entre las que se encuentran: combate a la delincuencia, protección a la propiedad y abaratamiento de la logística.⁸

Los conductores del autotransporte de carga y en particular de los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones forman parte importante de la actividad económica de este país, ya que cumplen una labor que millones de personas necesitan todos los días, y que es transportar mercancías (perecederas e imperecederas) a lo largo y ancho del territorio nacional.

Con relación a las condiciones de trabajo:

Si revisamos varias ofertas de empleo para choferes de camiones de carga llama la atención que se requieren en varias de estas el tener licenciatura, y en cuanto a los “datos de la oferta están

Salario: a convenir, o en promedio 10 mil pesos mensuales.

Jornada laboral: Indiferente o disponibilidad de tiempo.

Tipo de contrato: a convenir, indeterminado o pago por comisión

Funciones a desarrollar: Entregar en tiempo y forma la mercancía. ⁹

Consideramos que no se pueden pedir condiciones de trabajo más ambiguas.

Omisión de la ley en la materia

Las jornadas de trabajo que realizan los conductores del autotransporte exceden los máximos legales , aun cuando la ley establece que “la duración máxima de la jornada será ocho horas la diurna, siete la nocturna y siete horas y media la mixta” (artículo 61 de la Ley Federal del Trabajo).

Lo solicitado en la presente iniciativa está apegado a derecho , ya que la ley establece que “durante la jornada continua de trabajo se concederá al trabajador un descanso de media hora , por lo menos” (artículo 63 de la Ley Federal del Trabajo).

Conducir de manera ininterrumpida por largos periodos es contrario a lo establecido por la ley, ya que esta establece que “podrá también prolongarse la jornada de trabajo por circunstancias extraordinarias, sin exceder nunca de tres horas diarias ni de tres veces en una semana ” (artículo 66 de la Ley Federal del Trabajo).

Llama nuestra atención que de acuerdo con el Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal establece disposiciones en relación al tema que nos ocupa.

Todo conductor tiene el deber de estar en pleno uso de sus facultades físicas y mentales (artículo 81, fracción I) y portar, debidamente requisitada, la bitácora de horas de servicio a que se refieren las disposiciones administrativas aplicables (artículo 83).

La bitácora de horas de servicio es el registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el descanso . Los permisionarios deberán dotar a sus conductores de dicha bitácora, la cual contiene entre otros datos:

Horas: a) De salida y de llegada; b) De servicio conduciendo ; c) De servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; d) Fuera de servicio, y e) De descanso ; IX. Casos de excepción en los que el conductor pueda excederse de la jornada, y X. Firmas del conductor y del permisionario o de la persona que éste designe (artículo 83).

Se establece que la falta de bitácora o la omisión de algún dato serán sancionadas conforme a lo establecido en el reglamento respectivo (artículo 83), pero no se menciona el falsear los datos , así como tampoco se establece textualmente en la ley la obligatoriedad del descanso.

De igual manera, los policías federales apoyarán al personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de la verificación , en términos de las disposiciones aplicables, de los signos de cansancio de los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y transporte privado, conforme a los parámetros establecidos en la normatividad respectiva y, en su caso, el exceso en los tiempos de conducción con base en su bitácora de horas de servicio . Se entenderá por cansancio la sensación de sueño o el cansancio físico o psíquico que disminuya la capacidad del conductor y ponga en riesgo o peligro la seguridad del mismo o de terceros con motivo de la operación del vehículo . El conductor que transite con cansancio, será sancionado con multa de 25 a 50 veces la cuota diaria que establece este reglamento y con inhabilitación para conducir durante el lapso de tiempo necesario para recuperar su capacidad de manejo (artículo 91 del Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal).

Desgraciadamente, la bitácora es alterada y se llena a conveniencia para que se requisen los descansos “sin haberlos tomado en realidad por parte del conductor”.

Todo lo anterior, si bien está contemplado en ordenamientos jurídicos, el problema es la corrupción, la que evita que tales disposiciones se cumplan.

Un efecto de lo anterior es que México se encuentra entre los 10 países menos competitivos (lo cual afecta al sector autotransportes), de acuerdo con el Índice de Competitividad Internacional (ICI) 2015, el cual explica que este estancamiento se debe en gran parte a la corrupción.

Este índice, realizado por el Instituto Mexicano de Competitividad, a 43 países durante el periodo 2011-2013.

El país tiene un estancamiento competitivo desde 2007, donde el estado de derecho tiene un rezago sobresaliente, en donde se evalúa existencia de reglas claras, certeza jurídica, seguridad pública y corrupción.¹⁰

El asunto que nos ocupa, efectivamente tiene su origen en la falta de reglas claras, certeza jurídica, inseguridad pública y corrupción.

Infortunadamente las políticas públicas en el sector autotransporte, no podían mantenerse ajenas a este mal.

Por todo lo anterior, es momento que el Estado mexicano comience a utilizar la tecnología aplicada en otros países a favor de la seguridad vial, como es el caso de la Unión Europea, a fin de evitar la corrupción derivada del factor humano (conductores, permisionarios y autoridades) en cuanto a los tiempos de conducción y descanso obligatorio.

Nos referimos a la legislación europea en la materia en cuanto al uso de los tacógrafos.

El Reglamento (CE) no 561/2006 queda modificado por una nueva ley, el Reglamento (UE) no 165/2014. Este establece requisitos relacionados con la fabricación, la instalación (obligatoria) y el uso de aparatos de control (tacógrafos) que deberán incluirse en los vehículos que entran dentro del ámbito de aplicación de este reglamento.

El tacógrafo es un dispositivo que registra el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso, así como los períodos de disponibilidad y otros trabajos realizados por un conductor . El tacógrafo tiene por objeto:

- Controlar el cumplimiento de las normas en vigor por parte de los conductores ;
- Supervisar los tiempos de conducción de los conductores profesionales para evitar la fatiga ;
- Garantizar la competencia leal y la seguridad vial.

La nueva ley introduce el tacógrafo inteligente , el cual proporciona registros automáticos a través de posicionamiento por satélite a partir del momento en que empieza a funcionar. Este debería mejorar el cumplimiento y permitir la detección temprana de posibles fraudes o usos indebidos.¹¹

Así entonces, si el problema en nuestro país es la corrupción en el sector autotransportes por parte del factor humano, solventemos ello mediante la tecnología.

Corrupción

Estabilidad política, progreso económico y paz social; lo anterior es indispensable para alcanzar la gobernabilidad, además de que estos tres factores son dependientes entre sí.

Contrario a lo anterior, cuando el ejercicio de gobierno es no solo ineficaz, sino deshonesto y de omisión, las consecuencias sociales y económicas se reflejan en la población, tanto a corto como a largo plazo. Sin duda la

corrupción tiene un efecto negativo en la calidad de la gestión pública, al generar una gobernanza deficiente y la falta de integridad.

El derecho positivo vigente en materia de trabajo, establece muy claramente el tiempo de duración de las jornadas de trabajo las cuales son de ocho horas.

El aumento en exceso de la jornada laboral violenta los derechos del conductor, cuando se le obliga a ello, pero también este infringe la ley cuando conduce ininterrumpidamente jornadas más largas de lo establecido en la ley.

Desgraciadamente, la corrupción también está presente en el tema que nos ocupa, ya que el sector transportes también está permeado por acciones deshonestas, tanto por parte de las autoridades, permisionarios y conductores.

En el país, la corrupción es un problema sistémico, lo cual dificulta su combate, México según este Índice se encuentra entre los países más corruptos del mundo, y para 2015 se mantuvo en la misma posición, es decir, la corrupción es la misma en comparación al año anterior.

El país obtuvo 35 puntos en el denominado Índice de Percepción de la Corrupción 2015, publicado por Transparencia Internacional (TI) con sede en Berlín, Alemania; siendo una escala que va de cero (altos niveles de corrupción) a 100 (bajos niveles de corrupción) con lo que se mantuvo sin cambios en comparación con los resultados de 2014.

El índice de mérito se sustenta en datos obtenidos por 12 organizaciones internacionales, entre las que se encuentran: el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo, el Foro Económico Mundial y la fundación alemana Bertelsmann, evaluando a 168 países.¹²

Si bien causas sistémicas permiten que la corrupción sea la norma, también se ha llegado a decir que la corrupción es genética, ya que la persona que no desea atentar contra los demás, no lo hará, aun cuando se den las condiciones para ello.

Sin embargo, es necesario dejar claro que las instituciones en sí no son corruptas, sino que son deshonestas las personas que las utilizan para el beneficio personal, o de cúpulas.

La corrupción en la administración pública todo lo infecta, ya sea el sector salud, seguridad, educación o transportes, ya que se convierte en una ideología, y una idea es muy difícil de destruir.

En distinto orden de ideas, en los hechos de tránsito en los cuales está involucrado un tractocamión doblemente articulado, en ocasiones se responsabiliza al conductor, pero parte del problema es que el conductor de estas unidades no tiene un descanso efectivo que permita estar en condiciones óptimas para conducir.

El conductor del autotransporte de carga federal, debe tomar decisiones rápidamente cuando se da alguna falla mecánica en el vehículo o cuando las condiciones de la ruta lo exigen, lo cual se dificulta si está cansado.

Ignorar la importancia que el descanso tiene para el cerebro puede ser un serio error cuando se conduce un vehículo automotor, ya que se tiene la responsabilidad de la propia seguridad y la de las personas que utilizan un mismo sistema vial. Y en el caso que nos ocupa estimamos que ningún viaje vale una vida.

Nuestro escenario de estudio es que los hechos de tránsito en ocasiones son causados por las condiciones de trabajo de los choferes del autotransporte de carga y en específico de los tractocamiones doblemente articulados, y es por ello que por medio de medidas legislativas debemos dar “certidumbre” a un desempeño más humano.

En el orden internacional existe el Convenio Internacional del Trabajo número 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso en los transportes por carretera de la Organización Internacional del Trabajo (que entro en vigor para México el 10 de febrero de 1983) y, por tanto, el Estado mexicano debe hacerlo parte de su derecho interno.

Como poder de Estado, como representantes populares, debemos tomar decisiones y establecer normas apropiadas sobre la duración máxima de la conducción y los periodos necesarios de descanso para los conductores del autotransporte de carga federal.

La importancia de dormir

Dormir es importante para la salud humana y esencial para la vida, es la base de numerosas funciones fisiológicas y psicológicas, como la reparación de los tejidos, el crecimiento, la consolidación de la memoria y el aprendizaje.¹³

El acto de dormir en el ser humano es una necesidad básica, y cada etapa de la vida requiere de una cantidad de horas de sueño necesarias.

La National Sleep Foundation (Fundación Nacional del Sueño) dio a conocer las necesidades de sueño en función de cada edad, y para el caso que nos ocupa, es decir entre los 18 y 64 años se establece lo siguiente:

Adultos jóvenes (18 a 25 años) lo sano es dormir entre 7 y 9 horas, pero nunca menos de 6, ni más de 11.

Adultos (26 a 64 años): En esta etapa de la vida lo ideal es dormir entre 7 y 9 horas.¹⁴

Dormir menos de 7 horas por noche de forma continuada puede tener consecuencias negativas para el organismo y el cerebro.

Sin embargo, existen rutas que implican 15 horas continuas conduciendo, las cuales solo se pueden soportar sin dormir por medio del consumo de metanfetaminas o anfetaminas (una o dos pastillas por la noche) o bien cocaína, marihuana, cristal y peyote entre otros, y una vez que pasan sus efectos, el dormir 1 hora y media o dos máximo.

El consumo de estupefacientes entre los choferes ha sido identificado por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT).¹⁵

Lo anterior está prohibido (artículo 36, quinto párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 93 del Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal), pero no hacerlo implica perder un viaje, es decir un ingreso económico, por lo que esta práctica se realiza en un alto porcentaje de conductores.

Sin embargo, esta práctica se lleva a cabo, porque en dosis pequeñas, la metanfetamina es un estimulante poderoso que puede disminuir el sueño y el apetito e incrementar la actividad física. (Pero) también puede causar una variedad de problemas cardiovasculares, incluyendo un aumento en la frecuencia cardiaca, latido irregular del corazón y elevación de la presión arterial. Una sobredosis de la droga puede elevar la temperatura del cuerpo a niveles peligrosos (hipertermia) y producir convulsiones, que si no se tratan inmediatamente pueden resultar fatales.¹⁶

Por lo anterior reiteramos que el asunto que nos ocupa tiene una vertiente de salud pública, ya que implica la prevención y tratamiento de adicciones, mismas que se adquieren no por elección, sino por necesidad.

Dos comparaciones con relación a las horas de descanso las establecen los artículos 225 y 333 de la Ley Federal del Trabajo:

Artículo 225. El tiempo efectivo de vuelo de los tripulantes no excederá de ocho horas en la jornada diurna, de siete en la nocturna y de siete y media en la mixta, salvo que se les conceda un periodo de descanso horizontal, antes de cumplir o al cumplir dichas jornadas, igual al tiempo volado. El tiempo excedente al señalado será extraordinario.

Artículo 333. Los trabajadores domésticos que habitan en el hogar donde prestan sus servicios deberán disfrutar de un descanso mínimo diario nocturno de nueve horas consecutivas , además de un descanso mínimo diario de tres horas entre las actividades matutinas y vespertinas.

La legislación de orden internacional en la materia establece:

La autoridad o el organismo competente de cada país podrá permitir, en forma de excepciones temporales, aunque únicamente en la medida necesaria para efectuar trabajos indispensables , prolongaciones de la duración de la conducción y de la duración del trabajo ininterrumpido así como reducciones de la duración del descanso diario... (artículo 9, numeral 1 del Convenio Internacional del Trabajo número 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

El problema es que en nuestro país en relación a la jornada laboral de los conductores de los tractocamiones doblemente articulados, la prolongación de la duración de la conducción es la regla y no la excepción , y el descanso diario es casi inexistente.

Ello contradice lo establecido en la Carta Magna respecto a que la duración de la jornada máxima será de ocho horas y la jornada máxima de trabajo nocturno será de 7 horas (artículo 123, literal A, fracciones I y II).

Las condiciones de trabajo de los conductores de tractocamiones doblemente articulados no solo implican largas horas de trabajo (por no calificarlas de inhumanas) sino que nos remiten a un círculo vicioso de condiciones que atentan contra la calidad de vida a corto, mediano y largo plazos de las personas que realizan esta actividad.

Nos referimos a sobrepeso (por inactividad física) mala nutrición (no hay tiempo para comer saludablemente) desintegración familiar (nula convivencia) y derivado de esto último la depresión que puede llevar al consumo de alcohol.

La obesidad y la diabetes son consideradas en el país una emergencia sanitaria.

De acuerdo con el Centro Nacional de Programas Preventivos y Control de Enfermedades, “en 1980 la cifra de fallecimientos por diabetes fue de 14 mil personas, pero para 2015 se incrementó a más de 98 mil casos”.
17

A su vez, la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición de 2012 refiere que 71.2 por ciento de la población adulta del país (alrededor de 55 millones de personas) padecían sobrepeso u obesidad, en tanto que 9.2 por ciento, es decir, 7 millones, tenían diabetes. 18

Es claro entonces, que el tema que nos ocupa también tiene por fin mejorar la calidad de vida de quienes se dedican a manejar un autotransporte de carga, y no solo eso, sino que se ayudara a disminuir la obesidad y diabetes (consideradas en 2016 como dos condiciones que implican un problema de salud pública en nuestro país).

¿Cuáles son las causas del sobrepeso y la obesidad?

Entre las causas encontramos las siguientes:

- Falta de balance energético (se presentan cuando con el paso del tiempo la persona ingiere más calorías que las que gasta).
- Estilo de vida poco activo (eleva el riesgo de sufrir enfermedad de las arterias coronarias, presión arterial alta, diabetes, cáncer del colon y otros problemas de salud).
- Hábitos nocivos (largas jornadas de trabajo sentados, falta de ejercicio, exceso de comida y bebida no saludable, fumar en exceso).
- Herencia genética.
- Factores emocionales.
- Falta de sueño. 19

Se ha demostrado en investigaciones que la falta de sueño aumenta el riesgo de obesidad . Por ejemplo, un estudio realizado en adolescentes demostró que las probabilidades de volverse obeso aumentaban con cada hora de sueño perdido. La falta de sueño también aumenta el riesgo de obesidad en otros grupos de edad.

Las personas que duermen menos horas también parecen preferir los alimentos que contienen más calorías y carbohidratos, con lo cual pueden comer en exceso, aumentar de peso y volverse obesas.

El sueño mantiene un equilibrio saludable de la hormona que nos hace sentir hambre (la grelina) y de la que nos hace sentir llenos (la leptina). Cuando no se duerme lo suficiente, la concentración de grelina aumenta y la de leptina disminuye, entonces se siente más hambre que cuando se ha descansado lo necesario.

El sueño también afecta la forma en que el organismo reacciona a la insulina, la hormona que controla la concentración de glucosa (azúcar) en la sangre. La falta de sueño provoca una concentración de azúcar en la sangre más alta que la normal, con lo cual puede aumentar el riesgo de sufrir diabetes”. 20

Lo anterior no es un cuadro exagerado si tomamos en cuenta que estos conductores son antes de todo “seres humanos”, y por otro lado “necesitan trabajar”. El autotransporte de carga y en específico los tractocamiones doblemente articulados no se cansan, los hombres sí.

Como se mencionó en párrafos precedentes, existe normatividad de orden internacional que establece:

no deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer pausa (artículo 5 del Convenio Internacional del Trabajo número 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Así como también que “la duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho por semana (artículo 6, fracción 1, del Convenio Internacional del Trabajo número 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración (artículo 7, fracción 1 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Durante el descanso diario no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de éste , siempre que haya tomado las precauciones necesarias para garantizar la seguridad del vehículo y de su carga... (artículo 8, numeral 5 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Así entonces, podríamos establecer que una media para la conducción continua máxima es de 6 horas.

En nuestra opinión, no son necesarias estadísticas para asegurar por simple sentido común, y ante lo plasmado en párrafos precedentes que un accidente fatal que involucre al autotransporte de carga federal puede ser causado por la fatiga excesiva de su conductor.

Un solo accidente que sea originado por esta condición, es suficiente para legislar en la materia, y dejar así de legislar por reacción y empezar a hacerlo para prevenir hechos futuros.

No existe alguien (conductor o no) que pueda evitar dormirse si se encuentra muy cansado, por lo que el asunto que nos ocupa no es menor, ya que la falta de descanso puede provocar uno o más de los siguientes síntomas:

- Dolor muscular.
- Visión borrosa.
- Daltonismo.
- Somnolencia diurna.
- Problemas cardíacos.
- Migrañas agudas.

- Disminución en la actividad mental y en la concentración.
- Despersonalización y desrealización.

- Debilitación en el sistema inmune, especialmente disminución del número de leucocitos, al igual que sucede en situaciones de estrés.

- Mareo.
- Ojeras.
- Desmayos.
- Confusión mental.
- Alucinaciones.

- Temblor de las manos y piernas.
- Debilidad física.
- Aumento de los niveles de colesterol.

- Falta de rendimiento.
- Ansiedad.
- Depresión.
- Jaqueca.
- Hiperactividad.
- Hipertensión.
- Diabetes.
- Impaciencia.
- Irritabilidad.

- Sueño lúcido, una vez reanudado el sueño.
- Lagunas o falta de memoria.

- Náuseas.
- Nistagmo.
- Psicosis.
- Palidez.

- Aumento notorio en el tiempo de reacción.
- Articulación vocal arrastrada o sin sentido.
- Pérdida o ganancia de peso (obesidad).
- Bostezo severo.
- Síntomas similares a trastorno por déficit de atención con hiperactividad y ebriedad.
- Paranoia.
- Problemas psicomotores.
- Déficit progresivo de la concentración, motivación e incluso la percepción, entre otras dificultades en los procesos mentales.²¹

El conductor de un autotransporte de carga federal podría conducir su unidad con alguno o varios de estos síntomas, debido a las condiciones de trabajo que debe cumplir para poder cobrar sus servicios (en promedio 4 mil 200 pesos por viaje redondo) lo que conlleva a un peligro para los usuarios de los sistemas viales.

¿Por qué tienen estas inhumanas jornadas de trabajo los conductores del autotransporte de carga federal?: por la inexistencia de una legislación que determine por ley horarios máximos de conducir y necesarios de descanso, por la falta de áreas de descanso vigiladas y por lo tanto seguras, por la inseguridad en las carreteras, por los irresponsables tiempos estipulados de destino por parte de los permisionarios y por la corrupción.

Estamos ciertos de que regular todas las anteriores deficiencias abonaría al control y la seguridad viales.

La legislación internacional en la materia establece lo siguiente:

El descanso diario de los conductores deberá ser por lo menos de diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas , contado a partir del comienzo de la jornada de trabajo (artículo 8, numeral 1, del Convenio Internacional del Trabajo número 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

El descanso diario... no podrá en ningún caso ser inferior a ocho horas ... (artículo 8, numeral 2 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Con estos dos artículos podemos establecer una media recomendada de 9 horas continuas de descanso.

Consideramos que los conductores del autotransporte de carga federal deben tener el derecho y la obligación a un descanso necesario ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas , descansar dos horas , después de cinco de conducir ininterrumpidamente, o bien cuatro horas de conducir por una o dos de descanso, misma que podrá o no hacerse a bordo del referido vehículo (en cualquier caso sin obstaculizar la vía pública).

Estimamos que debe ser responsabilidad de los permisionarios, el otorgar un periodo de descanso obligatorio al conductor, a fin de cuentas, ello implica la corresponsabilidad que tienen en relación a la seguridad en las carreteras del país en beneficio de sus distintos usuarios.

Lo anterior, debido a que conducir cansado, influye de manera negativa en la habilidad de tomar decisiones correctas y en el tiempo de reacción; situación que cuando se conduce un vehículo de carga, ello puede implicar la diferencia entre la seguridad en el sistema vial y un hecho de tránsito con víctimas mortales.

Entre las personas que tienen más probabilidades de quedarse dormidas mientras manejan encontramos a

- Trabajadores en el turno de la noche: Los trabajadores con doble turno o dos trabajos tienen 6 veces más de probabilidad de estar involucrado en accidentes debido al cansancio.
- Viajeros de negocios o personas con desfase de horario: Pasan mucho tiempo detrás del volante o con escasas horas de sueño.²²

¿Cómo podemos reconocer si se está cansado o con somnolencia? Éstas son algunas características:

- Párpados pesados, dificultad para concentrarse y parpadeo frecuente.
- Pensamientos errantes.
- No recordar haber conducido las últimas millas.
- No percatarse de las señales de tránsito o salidas (tener la sensación de no haber visto ninguna en todo el camino).
- Bostezar de manera constante.
- Errores de conducción frecuentes, como salirse del carril o hacer patinar las ruedas.
- Irritabilidad.
- Dificultad de visión, presencia de problemas para mantener la cabeza en alto.²³

¿Cuáles son los trastornos del cuerpo cuando se está cansado?

- Problemas para enfocar y no poder mantener los ojos abiertos o la cabeza alzada.
- Bostezar o refregarse los ojos constantemente.
- Soñar despierto y divagar.
- Cambiar de carriles, acercarse mucho al carro de enfrente o perder señales o salidas.
- Sentirse inquieto, irritable o agresivo.
- Subir el volumen del radio o bajar las ventanas.
- Reducir el tiempo de reacción.
- Dañar el juicio y la visión.
- Reducir la atención a señales importantes, a cambios en el camino y a las acciones de otros vehículos.
- Disminuir la agudeza, dificultando la visión de obstáculos, especialmente cuando maneja en la oscuridad o por tiempo prolongado.
- Aumenta el mal humor y la conducta agresiva.²⁴

Contrario a ello, para no quedarse dormido mientras se maneja, se recomienda.

- Antes de un largo viaje, dormir lo suficiente.
- Estacionarse a un lado de la carretera si se siente cansancio y dormir de 15 a 20 minutos.

El problema es que los conductores de carga tienen un horario que cumplir, es decir deben de entregar la mercancía que transportan en un horario y fecha determinada (tiempos estipulados a su destino) y lo menos que tienen es tiempo disponible para descansar.

Sin embargo, se ha demostrado que una persona con 18 horas de insomnio, es casi tan riesgosa al conducir como aquella que maneja bajo los efectos del alcohol. 25

Los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y transporte privado tienen prohibido conducir cuando tenga una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.3 gramos por litro o de alcohol en aire expirado superior a 0.0 miligramos por litro (artículo 93, párrafo segundo, del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal).

También debemos preguntarnos ¿todo autotransporte de carga federal cuenta con un camarote para descansar total o parcialmente a bordo de la unidad?

Estimamos que unas condiciones de trabajo dignas de los conductores de las unidades de carga referidas deben de encontrarse expresamente contempladas en la ley, a fin de exigir su cumplimiento en beneficio directo de los conductores y de manera indirecta de todos los usuarios de los sistemas viales del país.

Las leyes deben prohibir de manera estricta que las personas cuando están cansadas o con sueño conduzcan un autotransporte de carga federal y en específico los tractocamiones doblemente articulados, a fin de resguardar la seguridad de los sistemas viales, lo cual permitirá que se salven vidas.

Creemos que se han aportado datos objetivos para identificar sólo un factor relacionado con los hechos de tránsito en los cuales están involucrados el autotransporte de carga federal y en específico los tractocamiones doblemente articulados, siendo este las condiciones de trabajo de los conductores del servicio público federal.

El cansancio y sueño excesivos, son condiciones provocadas por las mismas condiciones de trabajo, son escenarios que pueden evitarse por medio de la legislación.

El descanso, como parte inherente al derecho al trabajo, está considerado en el artículo 1000 de la Ley Federal del Trabajo, el cual incluso determina una sanción derivada de no otorgarlo al establecer:

Artículo 1000. El incumplimiento de las normas relativas a la remuneración de los trabajos, duración de la jornada y descansos, contenidas en un contrato ley, o en un contrato colectivo de trabajo, se sancionará con multa por el equivalente de 250 a 5 mil veces el salario mínimo general.

La reflexión posterior a todos los argumentos expuestos en párrafos precedentes no deja lugar a dudas: Un conductor del autotransporte de carga federal, tiene por obligación dormir las horas necesarias para conducir de manera adecuada y tomar las decisiones correctas a lo largo de su ruta.

Las propuestas para tal fin pueden ser

Descansar 2 horas, después de cuatro de conducir ininterrumpidamente

Descansar 2 horas, después de cinco de conducir ininterrumpidamente.

Descansar 2 horas, después de nueve de conducir ininterrumpidamente.

Estimamos que lo máximo que debería conducir ininterrumpidamente un conductor son nueve horas.

Lo anterior tendrá por resultado dar seguridad a los conductores del autotransporte de carga federal y a los usuarios de los sistemas viales, evitando con ello lamentables hechos de tránsito.

Si queremos confiabilidad en las máquinas (en especial en los tractocamiones doblemente articulados), debemos empezar por preocuparnos por el factor humano.

Por lo razonado, me permito someter a consideración del pleno de la Cámara de Diputados a la LXIII Legislatura la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adicionan un párrafo segundo y uno tercero al artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo 37. ...

Los permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con lo establecido en esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de proporcionar a sus conductores las horas necesarias para que descansen, después de un máximo de horas continuas conduciendo, a fin de no sufrir quebranto en su salud y que la prestación del servicio sea eficiente, seguro y eficaz.

Los conductores tienen la obligación de descansar las horas necesarias, después de un máximo de horas continuas conduciendo.

Transitorios

Primero. Las horas necesarias para descansar y el máximo de horas continuas conduciendo se establecerán en el reglamento y la norma oficial mexicana respectivos.

Segundo. Lo establecido en el reglamento atenderá a las horas que puede trabajar un individuo normal sin sufrir quebranto en su salud.

Notas

1 Eva Salabert. “Trabajar en el turno de la noche”; www.webconsultas.com; 25 de noviembre de 2016; <http://www.webconsultas.com/mente-y-emociones/trabajo-y-tiempo-libre/los-ritmos-circadianos-2363>

2 James Gallagher. “La “arrogancia” de ignorar la necesidad de dormir”; www.bbc.com; 16 de mayo de 2016; 25 de noviembre de 2016;

http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/05/140514_salud_sueno_arrogancia_reloj_biologico_gtg.shtml

3 Reforma. “Buscan reducir 9 horas jornada laboral de los choferes”; www.economia.terra.com.mx; 28 de abril de 2014; 25 de noviembre de 2016; <https://economia.terra.com.mx/finanzas/buscan-reducir-a-9-horas-jornada-laboral-de-choferes.f06c3beac19a5410VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>

4 SCT. “Expertos emiten recomendaciones para la NOM 012”; www.sct.gob.mx; 6 de diciembre de 2013; 25 de noviembre de 2006 <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/expertos-emiten-recomendaciones-para-la-nom-012/>

5 Adrián del Mazo Maza. “Foro “Pesos y dimensiones de las configuraciones vehiculares que transitan en las vías federales de comunicación”; www.gob.mx; 26 de septiembre de 2016; 25 de noviembre de 2016; https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/159654/AdriandelMazo_SGA_F_SCT.pdf

6 SCT. “Programa integral de capacitación para conductores con experiencia en el autotransporte federal y transporte privado para la obtención de la licencia en carga general para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión-semirremolque semirremolque”; www.sct.gob.mx; 25 de noviembre de 2016; http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/ccap/Programas_Cap/L_CON_EXPERIENCIA_PARA_OBTENCION_DE_LA_LICENCIA_PARA_TRACTOCAMIONES_DOBLEMENTE_ARTICULADOS.pdf

7 SCT, Anuario Estadístico, 2012.

8 Laura Quintero. “Corrupción, freno a la competitividad en México: Imco”; www.eleconomista.com.mx; <http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/11/09/corrupcion-freno-competitividad-mexico-imco>

9 “Chofer de tráiler / local y foráneo. Empresa: Manpower, SA de CV. Mostrar datos de contacto”; www.trabajos.mx; 16 de diciembre de 2016; 25 de noviembre de 2016;

<https://www.trabajos.mx/bolsa-trabajo/1194481541/chofer-de-trailer-local-y-foraneoempresa-manpower-s-a-de-c-v-mostrar-datos-de-contacto/>

10 Laura Quintero. “Corrupción, freno a la competitividad en México: IMCO; www.eleconomista.com.mx; 9 de noviembre de 2015; 25 de noviembre de 2016;

<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/11/09/corruptcion-freno-competitividad-mexico-imco>

11 Parlamento Europeo. “Los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no 3821/85 y (CE) no 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo”; [www. http://eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu); 15/03/2006; 25 de noviembre de 2016;

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV%3Ac00018>

12 Redacción. “México sigue entre los países más corruptos”; www.eleconomista.com.mx; 27 de enero de 2016; 25 de noviembre de 2016;

<http://eleconomista.com.mx/sociedad/2016/01/27/mexico-sigue-entre-paises-mas-corruptos>

13 Redacción. “¿Cuánto tiempo puede pasar una persona sin dormir?”; www.psicoactiva.com; 25 de noviembre de 2016 <http://www.psicoactiva.com/blog/cuanto-tiempo-puede-pasar-una-persona-sin-dormir/>

14 Redacción; “Conoce cuántas horas debes dormir, según tu edad”; www.rpp.pe; 17 de febrero de 2016; 25 de noviembre de 2016; <http://rpp.pe/vida-y-estilo/salud/conoce-cuantas-horas-debes-dormir-segun-tu-edad-noticia-938934>

15 Reforma. “Buscan reducir a 9 horas jornada laboral de choferes”; 28 de abril de 2014; 25 de noviembre de 2016; https://economia.terra.com.mx/finanzas/buscan-reducir-a-9-horas-jornada-laboral-de-choferes_f06c3beac19a5410VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html

16 Redacción. “¿Cuáles son los efectos inmediatos (a corto plazo) del abuso de la metanfetamina?”; 1 de septiembre de 2007; 25 de noviembre de 2016 <https://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/serie-de-reportes/abuso-y-adicción-la-metanfetamina/cuales-son-los-efectos-inmediatos-corto-plazo-del-abuso-de->

17 Cecilia Higuera. “Cofepris: “Reducir su impacto es responsabilidad de todos””; <http://www.cronica.com.mx/>; 18 de noviembre de 2016; 25 de noviembre de 2016;

<http://www.cronica.com.mx/notas/2016/996251.html>

18 Cecilia Higuera. “Cofepris: “Reducir su impacto es responsabilidad de todos””; <http://www.cronica.com.mx/>; 18 de noviembre de 2016; 25 de noviembre de 2016;

<http://www.cronica.com.mx/notas/2016/996251.html>

19 National Heart, Lung, and Blood Institute. “¿Cuáles son las causas del sobrepeso y la obesidad?”; www.nhlbi.nih.gov; 26 de septiembre de 2012; 25 de noviembre de 2016;

<https://www.nhlbi.nih.gov/health-spanish/health-topics/temas/obe/causes>

20 National Heart, Lung, and Blood Institute. “¿Cuáles son las causas del sobrepeso y la obesidad?”;

www.nhlbi.nih.gov; 26/09/2012; 25 de noviembre de 2016;

<https://www.nhlbi.nih.gov/health-spanish/health-topics/temas/obe/causes>

21 Redacción. “¿Cuánto tiempo puede pasar una persona sin dormir?”; www.psicoadictiva.com; 25 de noviembre de 2016 <http://www.psicoadictiva.com/blog/cuanto-tiempo-puede-pasar-una-persona-sin-dormir/>

22 National Sleep Foundation. “¿Sabías que conducir cansado es equivalente a ingerir alcohol?”; <http://www.metrocar-ecuador.com>; 25 de noviembre de 2016; <http://www.metrocar-ecuador.com/index.php/blog/consejos-metrocar/150-conducir-cansado>

23 Christian de la Cruz Gil. “Los grandes riesgos de conducir con sueño o cansancio”; www.segurossinbarreras.com; 31 de marzo de 2014; 25 de noviembre de 2016 <http://www.segurossinbarreras.com/blog/los-grandes-riesgos-de-conducir-con-sueno-o-cansancio/>

24 National Sleep Foundation. “¿Sabías que conducir cansado es equivalente a ingerir alcohol?”; <http://www.metrocar-ecuador.com>; 25 de noviembre de 2016; <http://www.metrocar-ecuador.com/index.php/blog/consejos-metrocar/150-conducir-cansado>

25 Christian de la Cruz Gil. “Los grandes riesgos de conducir con sueño o cansancio”; www.segurossinbarreras.com; 31 de marzo de 2014; 25 de noviembre de 2016 <http://www.segurossinbarreras.com/blog/los-grandes-riesgos-de-conducir-con-sueno-o-cansancio/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.

Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica)