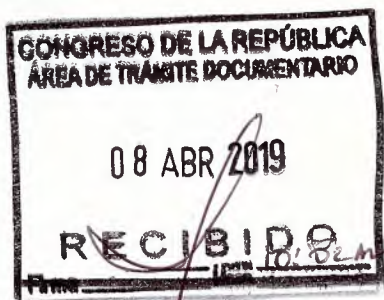


Proyecto de Ley N° 4162/2018-CR



**"PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE EL USO
DE LA BITÁCORA DEL CONDUCTOR DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS
DE ÁMBITO NACIONAL, REGIONAL Y
PROVINCIAL"**

El Congresista de la República que suscribe **MIGUEL ÁNGEL ELÍAS AVALOS**, miembro del Grupo Parlamentario "Fuerza Popular", ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y en concordancia con los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

El Congreso de la República ha dado la siguiente Ley:

**"LEY QUE PROMUEVE EL USO DE LA BITÁCORA DEL CONDUCTOR DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS DE ÁMBITO NACIONAL,
REGIONAL Y PROVINCIAL"**

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto promover un formato de bitácora del conductor, con la finalidad de registrar las horas de manejo, descanso y de servicio de los conductores de transporte terrestre de mercancías, en el ámbito nacional, regional y provincial.

Artículo 2°.- De la bitácora del conductor

Establézcase el Formato de Bitácora del conductor de transporte terrestre de mercancías, de ámbito territorial nacional, regional o provincial. El formato es personal y deberá ser llenado por cada conductor que maneje la misma unidad, quien está obligado a mantenerlo actualizado. Dicho formato deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. Nombres y Apellidos del conductor
2. Nombre del segundo conductor, de darse el caso.
3. Número de Licencia de Conducir
4. Nombre de la empresa de transportes de mercancías.
5. Fecha de manejo
6. Número de placa del vehículo de transporte y del remolque.
7. Total de kilómetros conducidos en el día

8. Firma del conductor que registra en el Formato
9. Otros que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Asimismo, el formato de bitácora deberá contar con un recuadro o espacio en que el conductor pueda marcar y señalar sus horas de conducción; horas que estuvo fuera de servicio; horas que estuvo en servicio, pero sin manejo; horas que durmió; y, lugares donde el conductor inicia, se detiene y reinicia la marcha, indicando la ciudad o lugar para su debida identificación.

Del mismo modo, en otro espacio se deberá consignar como Observaciones, las incidencias ocurridas en la ruta, como accidentes, avería, retraso imprevisto, perturbación del servicio, interrupción del tránsito o fuerza mayor, de ser el caso.

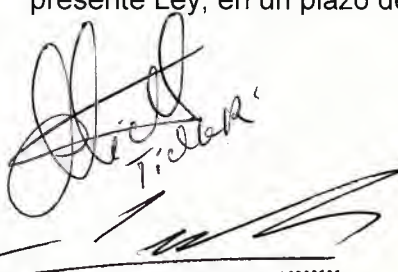
El Formato de Bitácora del conductor estará sujeto a fiscalización por la Policía Nacional del Perú y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única: De la reglamentación:

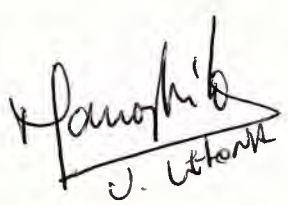
Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la reglamentación de la presente Ley, en un plazo de 60 días hábiles.

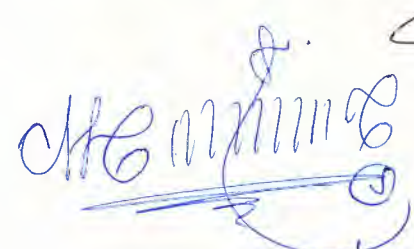
Lima, 21 de marzo de 2019.

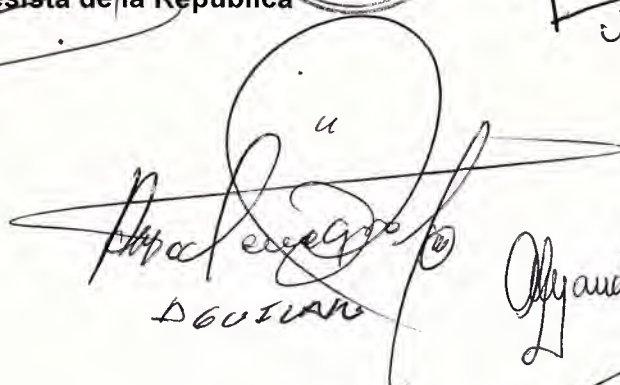

Carlos Tubino Aries Schreiber
Portavoz (T)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

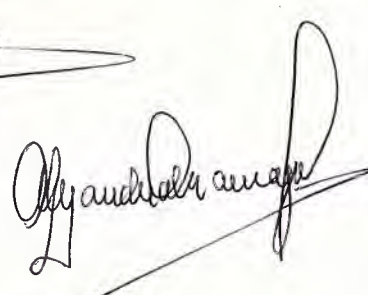

Miguel Angel Elias Avalos
Congresista de la República




J. Utrilla


Nelly Cuadros


Dorian


Lyandora

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 10 de ABRIL del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 4162 para su
estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ASPECTOS GENERALES:

Como es de público conocimiento, últimamente, en nuestro país, se han suscitado diversos accidentes de tránsito, que han enlutado a muchas familias y ha puesto de manifiesto una gran preocupación sobre los niveles de siniestralidad que existen en el Perú y sobre las políticas públicas para su prevención.

A modo de ejemplo se puede señalar los siguientes:

1. **04 de Enero de 2018:** Una investigación determina que un tráiler provocó accidente con 53 muertos en Perú.¹
2. **23 de Agosto de 2018:** Un tráiler se despistó en la Panamericana Norte y generó gran congestión vehicular. El motivo sería el exceso de velocidad.²
3. **03 de Enero de 2018:** Dos tráilers volcaron en la vía Evitamiento, a la altura del Puente Trujillo en el Distrito del Rimac, generando congestión vehicular.³
4. **22 de Diciembre de 2017:** Un tráiler que transportaba un container, colisionó contra el Puente "Carriquiry" en la Avenida Javier Prado, generando gran congestión vehicular.⁴

Así como los hechos señalados precedentemente, en nuestro país diariamente se registran accidentes de tránsito, que han causado lesiones y muertes de personas. Estos accidentes se deben a distintos factores, tales como sueño, fatiga, exceso de velocidad, fallas mecánicas, negligencia del conductor, condiciones climáticas, pésima infraestructura vial, entre otros.

Al respecto, cabe destacar que para la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito son considerados un problema de Salud Pública, dado que a nivel mundial 1,2 millones de personas diariamente fallecen a consecuencia de estos hechos y los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito generan un costo de entre 1.5% a 2% del Producto Bruto Interno de países de ingresos medios y bajos, siendo el grupo etario principalmente afectado la población joven.⁵

Ahora bien, los accidentes de tránsito se constituyen en una de las principales causas de muerte en nuestro país, ello se puede corroborar con las estadísticas emitidas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática:⁶

¹ <https://www.efe.com/efe/cono-sur/sociedad/una-investigacion-determina-que-un-trailer-provoco-accidente-con-53-muertos-en-peru/50000760-3483576>

² <https://elcomercio.pe/lima/accidentes/smp-aparatoso-choque-trailer-genera-congestion-vehicular-video-noticia-nndc-549740>

³ <https://ojo.pe/ciudad/via-evitamiento-dos-trailers-volcaron-cerca-puente-trujillo-fotos-250646/>

⁴ <https://ojo.pe/policial/trailer-choca-puente-peatonal-container-cae-javier-prado-250211/>

⁵ Foro: "Hacia la Declaración de Jóvenes por la Seguridad Vial", realizada el 04 de setiembre de 2013. Véase la página web de la organización Panamericana de la Salud: http://www.paho.org/per/index.php?option=com_content&view=article&id=2415:accidentes-transito-son-primera-causa-carga-enfermedad-que-afecta-poblacion-joven&Itemid=900

⁶ <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2011 - 2016

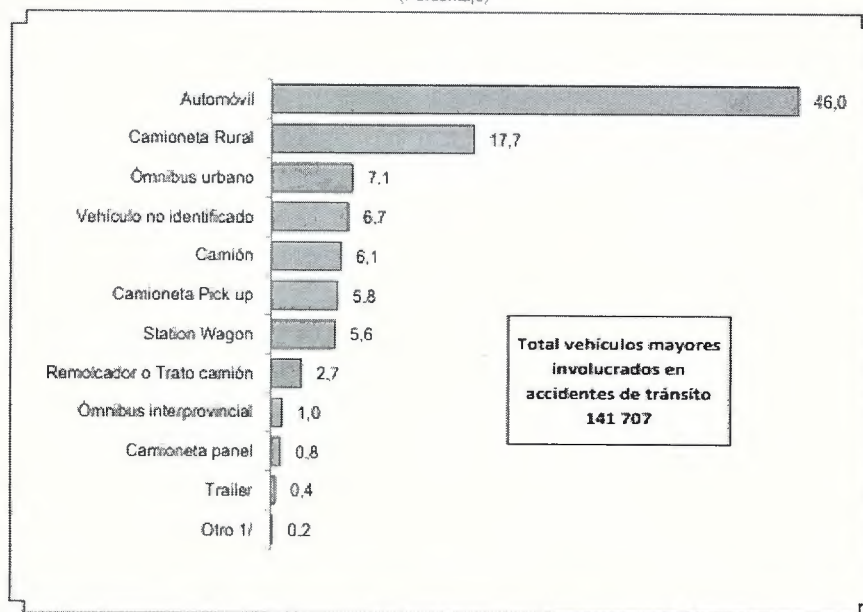
(Casos registrados)

Departamento	Heridos						Muertos					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total	2 678	3 559	2 462	2 574	2 863	2 672	3 531	4 037	3 176	2 798	2 965	2 696
Amazonas	118	92	39	31	40	36	74	94	29	23	39	33
Áncash	-	457	114	106	130	103	291	675	123	169	195	137
Apurímac	1	26	14	101	39	55	47	39	46	49	74	93
Arequipa	286	231	226	166	193	223	201	219	221	189	197	189
Ayacucho	59	207	70	95	144	178	61	122	59	111	104	113
Cajamarca	47	29	75	114	42	185	78	47	61	92	77	118
Prov. Const. del Callao	1	16	56	32	9	0	35	28	63	52	74	21
Cusco	171	222	316	242	359	220	166	325	348	198	177	231
Huancavelica	5	58	81	63	148	65	4	14	42	63	104	39
Huánuco	137	251	96	147	167	82	122	119	66	105	120	55
Ica	22	26	20	49	97	89	67	97	120	95	93	106
Junín	85	155	239	155	263	159	110	168	205	201	168	118
La Libertad	258	361	257	182	175	201	418	417	382	176	159	194
Lambayeque	100	156	40	87	17	30	155	138	94	100	57	64
Lima	388	528	345	290	451	466	581	585	541	474	641	472
Loreto	4	11	9	21	20	17	30	22	19	19	29	27
Madre de Dios	5	10	10	27	10	16	27	31	28	73	49	26
Moquegua	26	108	60	105	37	58	35	137	83	40	35	36
Pasco	51	48	8	3	28	16	41	18	2	5	29	14
Piura	103	245	98	126	133	106	135	307	185	128	140	147
Puno	635	162	93	222	189	240	655	247	254	233	187	239
San Martín	51	60	131	92	68	57	75	58	119	80	82	111
Tacna	97	47	46	63	20	20	62	56	38	55	37	34
Tumbes	23	33	5	20	21	11	47	34	12	24	26	28
Ucayali	5	20	14	35	63	39	14	40	36	44	72	51

Nota : El sector no tiene incorporada la desagregación en provincia de Lima y Región Lima.

Fuente: Ministerio del Interior -MININTER- Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones.

GRÁFICO N° 3.6
 PERÚ: VEHÍCULOS MAYORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
 SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2016
 (Porcentaje)



1/ Comprende tractor, cargador frontal y retroexcavadora.

Nota: La suma de porcentajes supera el 100% debido a que en un accidente pueden intervenir más de un tipo de vehículo mayor.
 Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – VI Censo Nacional de Comisarias 2017.

No obstante ello, es preciso señalar que el factor humano es el responsable del 80% de los accidentes de tránsito. En efecto, según señala el Ministerio de Salud, el ser humano como conductor tiende a infringir las reglas de tránsito, ocasionando en gran porcentaje los accidentes; ello se debe a la carencia de conocimiento de seguridad vial y también existen situaciones que atentan contra la normalidad de su aptitud física y psicológica para conducir, encontrándose dentro de ellos el cansancio y la somnolencia, por la cantidad de horas que laboran sin el descanso adecuado.⁷

Por ello, resulta necesario que el Estado emita políticas de seguridad vial y mecanismos de control para el cumplimiento de las normas de tránsito, con el fin de prevenir las diversas causas de accidentes de tránsito provocadas por el factor humano.

II. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA:

En el presente proyecto de Ley se plantea establecer un formato de bitácora del conductor de transporte terrestre de mercancías, con la finalidad de registrar y comprobar las horas de manejo, descanso y de servicio de los conductores de transporte terrestre de personas y mercancías; ya sea en el ámbito territorial de transporte nacional, regional y provincial.

⁷ Véase: https://www.minsa.gob.pe/portada/Especiales/2009/accidentes_transito/presentacion.html Título: ¿Qué son los Accidentes de Tránsito?

En nuestro país —como se señaló líneas arriba— se producen muchos accidentes de tránsito y en su mayoría son causados por el factor humano al conducir en estado de ebriedad, exceder la velocidad o por fatiga o sueño, causada por una exigencia en las horas de manejo.

En efecto, existen diversos accidentes de tránsito causados porque el conductor del vehículo de transporte (buses o **camiones**) excede las jornadas máximas de conducción (10 o 12 horas) en un día; situación que merece un control y regulación con el fin de prevenir estos accidentes.

Al respecto, cabe señalar el artículo científico denominado "*Accidentes de carretera y su relación con cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus*"⁸, publicado en la Revista Médica Herediana, en el que se realiza un estudio descriptivo realizado a los conductores de ómnibus de diversas empresas de transporte (40 empresas) del Terminal Terrestre de Huancayo, que cuentan con autorización formal. Este terminal cubre las principales rutas de la zona central del país, donde el destino principal es la ciudad de Lima y la vía principal es la carretera central, cuyo recorrido es de 6 a 8 horas.

El mencionado estudio concluye lo siguiente:

"De los 103 cuestionarios recopilados, se excluyeron tres por presentar inconsistencias. La muestra final que ingresó al análisis representó aproximadamente el 50% del universo. (...) Al indagarse por el tiempo total de conducción en un período de 24 horas, el promedio fue $7,2 \pm 1,9$ [3,5 - 12] horas. Los conductores afirmaron que conducían sin detener el ómnibus un promedio de $4,5 \pm 1,3$ [2,5 - 11]; y al categorizar dicha información, 26 (26%) lo hacía por más de 4 horas sin detenerse. (...)

Noventa y ocho (98%) respondieron que conducían de noche y las tres cuartas partes lo hacían entre 5 – 7 días por semana (...), siendo la mediana 5 y el rango [2 – 7] días laborales nocturnos/semana. Los encuestados dormían $6,8 \pm 2,6$ horas los días que trabajaban conduciendo y $9,9 \pm 3,2$ horas los días que no lo hacían. Doce (12%) tenían otra actividad laboral independiente de la conducción como: trabajo docente, albañilería o agricultura. El promedio de horas de sueño en las 24 horas previas al momento de la aplicación del cuestionario fue $7,1 \pm 2,6$ [1 – 13] horas. Al categorizar esta variable se obtuvo que 27 (30%) habían dormido 5 horas o menos y 43 (47%) 6 horas o menos. Cincuenta y uno (51%) roncaban cuando dormían y tres (3%) mencionaron que tenían pausas respiratorias durante el sueño (...)

Noventa y nueve (99%) conductores dormían en el ómnibus los días de trabajo, desde algunas veces hasta siempre. (...)

⁸ Edmundo Rosales Mayor y otros. (2009). Accidentes de carretera y su relación con cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus. Revista Médica Herediana, 20, 49-53.

Treinta y dos (32%) sentían cansancio mientras conducían, considerando desde "algunas veces" hasta "siempre". El cansancio fue predominantemente durante las mañanas en 6%, las tardes 16%, las noches 34% y las madrugadas 41%. Un conductor respondió que tenía cansancio "todo el día".

El puntaje promedio de la ESE⁹ fue de $7,1 \pm 3,0$ [2 – 15] y trece (13%) conductores tenía ESD¹⁰ (...). Considerando desde algunas veces hasta siempre, 17 (17%) pestañeaban y 4 (4%) cabeceaban durante la conducción. (...) Cincuenta y nueve (59%) conductores afirmaron que habían tenido algún accidente o casi-accidente. Sólo un conductor refirió que no lo recordaba. De los que sufrieron un accidente o casi-accidente, 23 (40%) refirieron que la causa principal fue el cansancio, seguido por imprudencia de otro conductor 19 (33%), fallas mecánicas 7 (12%), neblina 2 (3%) y mal estado de las pistas o carreteras 1 (2%).

(...) En una de las preguntas abiertas se solicitó mencionar basados en su propia experiencia, cuáles eran las causas más importantes de accidentes en las carreteras del Perú; 82% mencionó al cansancio (...)"

Como se podrá observar de lo señalado precedentemente, los accidentes o casi-accidentes se deben principalmente al cansancio, ello debido a que los conductores se sobre exigen a sí mismos, no completando sus horas mínimas de sueño y tampoco cumpliendo con las jornadas máximas de conducción. Esta misma situación se produce en el caso de los transportistas de mercancías.

En el aspecto normativo, el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC – Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en su Artículo 30°, ha regulado que las jornadas de conducción se desarrollan, de la siguiente forma:

- La jornada de conducción no deberá exceder de 10 horas en un período de 24 horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción del servicio.
- El servicio diurno se realiza entre las 6:00 a.m. y las 09:59 p.m.
- El servicio nocturno se realiza entre las 10:00 p.m. y las 5:59 a.m.
- Cuando los servicios de transporte se presten de manera sucesiva en los ámbitos nacional y regional, se considera de manera conjunta para determinar la jornada máxima de conducción.
- Cuando el viaje supere las 20 horas en el servicio de transporte regular y especial de personas de ámbito nacional, se deberá contar con un tercer conductor habilitado, para cumplir las jornadas máximas de conducción.
- En el servicio de transporte regular de personas, de ámbito nacional y regional, se considera tiempo de descanso no menos de 1 hora entre cada jornada de conducción cuando el viaje sea menor a 5 horas.

⁹ Para este caso ESE: *Escala de Somnolencia de Epworth*, herramienta utilizada para determinar el nivel de somnolencia del conductor.

¹⁰ Excesiva Somnolencia Diurna

Si el tiempo de viaje es menor de 2 horas, entre cada jornada de conducción, el tiempo de descanso será no menor de 30 minutos.

- En caso de conductores de vehículos de transporte público regular de personas de ámbito provincial, no se deberá realizar jornadas de conducción continua de más de 5 horas, siendo el tiempo de descanso entre cada jornada el de 1 hora. En caso que la jornada de conducción sea de 2 horas, el tiempo de descanso será no menor de 30 minutos.
- Se sanciona el exceso de la jornada de conducción cuando se superen los 30 minutos según el servicio diurno o nocturno.
El Reglamento establece una excepción, señalando que se aplica inmediatamente la medida preventiva de interrupción de viaje, salvo que se llegue al destino final dentro de dichos 30 minutos.
- Asimismo, la jornada máxima de conducción se extenderá en caso de accidente, avería, retraso imprevisto, perturbación del servicio, interrupción del tránsito o fuerza mayor.

Si bien es cierto, dicha norma sólo comprende al servicio de transporte de personas, sin embargo, las obligaciones de los transportistas¹¹ para el servicio de transporte de mercancías también se regulan en el citado Reglamento. Por ello, tratándose de personas que son las que conducen el vehículo y teniendo en cuenta que el factor humano es el mayor causante de los accidentes de tránsito, correspondería precisar en este Reglamento que la jornada máxima de conducción también es aplicable a los transportistas que presten servicio de transporte de mercancías.

Por esta razón, es que mediante el presente proyecto de ley se plantea que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sus organismos adscritos, empleen otros mecanismos de comprobación de la jornada máxima de conducción, como un Formato de Bitácora del Conductor, en el cual los conductores de transporte terrestre de mercancías tienen la responsabilidad de llenar al inicio, durante (en el momento que realice cada parada) y final de la conducción el tiempo empleado, lo que permitirá determinar el tramo realizado e incluso si hubo exceso de velocidad (en este último caso, existe un mínimo y máximo de horas de recorrido para llegar a un determinado destino de ámbito provincial, regional o nacional, por lo que si en el formato se verifica que el conductor empleó menos horas de manejo para llegar al destino, entonces se confirma que excedió la velocidad permitida). El llenado del Formato es personal y cada conductor está obligado a mantenerlo actualizado.

Por otro lado, cabe precisar que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte¹² regula la Hoja de Ruta –en la actualidad, electrónica– en su Artículo 81°, donde se consignará la placa del vehículo, ruta empleada, nombre de conductores, programación de conducción durante el servicio, hora de salida y destino y escalas, entre otros; sin embargo, esta solo es de aplicación al servicio de transporte público de personas, mas no para el servicio de transporte de mercancías.

¹¹ Según el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, el transportista es la persona natural o jurídica que presta el servicio de transporte y/o mercancías de conformidad con la autorización correspondiente. Asimismo, define al Conductor como la persona natural, titular de una licencia de conducir, que se encuentra habilitado para conducir un vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas o mercancías.

¹² Decreto Supremo N° 017-2009-MTC



REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
 HOJA DE RUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE
TRANSPORTE TERRESTRE

08/01/2018 04:13:04pm

N° 2018-000085	
Razón Social	ANSELITUS S.A.C.
Dirección	
Código Electrónico	N° Telefónico
Nro. Placa	C 5 N D B 5 Fecha de Inicio de Viaje 08/01/2018 Fecha de Fin de Viaje 08/01/2018
Ruta	LIMA-CHANCAY-BARRANCA-HUARMEY-CASMA-CHIMBOTE Y VIC.
Estándar	(x)
Terminal Terrestre de Salida	Av. Gerardo Unger N° 6011, 8017, 8033 (LIMA-LIMA)
Terminal Terrestre de Llegada	Lotus N° 1 y 2, MZ. B - Ubicación Parcela N° 1 - Gran Triunfo - Avenida Panamericana (ANCASH-SANTA)
Escalas Comerciales	No se realiza ninguna Escala Comercial
Hora de Salida	04:30 p.m.
Hora de Llegada	11:30 a.m.
ESPINOSA CRISPIN REYNALDO	E20820518
Nombre Completo	N° de Licencia de Conducir
FLORES FERNANDEZ ELVIS WAGNER	E42275608
Nombre Completo	N° de Licencia de Conducir
Incidentes de Viaje	
Nombre y Apellido	Lugar, Fecha y hora
Deje en constancia que:	
Firma	N° DNI
Nombre y Apellido	Lugar, Fecha y hora
Deje en constancia que:	
Firma	N° DNI

Como se puede observar, en esta Hoja de Ruta, el transportista¹³ debe registrar el número de placa del vehículo, ruta empleada, nombre de los conductores, programación de conducción durante el servicio, tripulantes, hora de salida, origen y destino, escalas comerciales, entre otros. Dicha Hoja de Ruta será entregada impresa al conductor con el fin de consignar cualquier ocurrencia durante la prestación del servicio, así como la hora de llegada.

Sin embargo, esta Hoja de Ruta no es de uso obligatorio para el servicio de transporte de mercancías, ya que solamente se exige al transportista llevar la guía de remisión y, de ser el caso, el manifiesto de carga. Este hecho también hace que el conductor maneje más horas de lo permitido por ley, que finalmente terminan en cansancio y/o somnolencia, pudiendo causar un accidente de tránsito fatal.

En ese contexto, se propone que dicho Formato debe contener especificaciones que deberá emitir el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tales como la fecha de manejo; nombre completo del conductor o conductores; número de Licencia de

¹³ Según el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, el transportista es la persona natural o jurídica que presta el servicio de transporte y/o mercancías de conformidad con la autorización correspondiente. Este concepto está diferenciado del Conductor, quien, según dicho Reglamento, es la persona natural, titular de una licencia de conducir, que se encuentra habilitado para conducir un vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas o mercancías.

Conducir; y, nombre de la empresa de transportes terrestre de personas y mercancías; así como el número de placa del vehículo de transporte y remolque; el total de kilómetros conducidos en el día; la revisión técnica, previo al manejo; y las observaciones que pudiera señalar sobre las incidencias ocurridas en la ruta.

Del mismo modo, en el Formato materia de iniciativa de ley, el conductor tiene la obligación de consignar: (i) el tiempo que estuvo fuera de servicio, (ii) el tiempo que estuvo durmiendo, (iii) la cantidad de horas que condujo, (iv) el tiempo que estuvo en servicio, pero sin conducir, y (v) los lugares de cada una de estas actividades, según corresponda.

Ahora bien, es preciso mencionar que la presente propuesta legislativa guarda relación con la experiencia vivida por el suscrito en el país de Estados Unidos, donde una de sus principales preocupaciones se centra en la seguridad, para lo cual regulan las horas de servicio con el fin de mantener a los conductores cansados fuera de las carreteras; por esa razón, su legislación en materia de transportes ha establecido la obligatoriedad de los conductores de camiones para llenar un **"log book"** o **"Driver's Daily Log"**, donde dicho conductor registra sus horas de manejo diariamente y los inspectores gubernamentales pueden verificar si se ha violado las reglamentaciones de las horas de servicio. Esta buena práctica que permitirá una adecuada fiscalización, puede ser replicado en nuestro país.

A modo de ejemplo, se muestra a continuación algunos Formatos de Registro llamados *log book* o *Driver's Daily Log*:

DRIVER'S DAILY LOG (ONE CALENDAR DAY - 24 HOURS)												RECAP																																																																																																																																																																																																		
06 - 02 - 03 (MONTH) (DAY) (YEAR)			701 (TOTAL MILEAGE TODAY)			001 - 077 (VEHICLE NUMBERS - (SHOW EACH UNIT))			DATE NO.																																																																																																																																																																																																					
JAN KOWALSKI (DRIVER'S SIGNATURE IN FULL)						NAME OF CO-DRIVER						CHECKED THIS TODAY (INITIALS)																																																																																																																																																																																																		
CHICAGO, IL (MAIN OFFICE ADDRESS)						HOME TERMINAL ADDRESS						CHECKED THIS TODAY (INITIALS)																																																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <tr> <th></th> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th> <th>NOON</th> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th> <th>TOTAL HOURS</th> </tr> <tr> <td>1: OFF DUTY</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td>5.00</td> </tr> <tr> <td>2: SLEEPER BERTH</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td>6.25</td> </tr> <tr> <td>3: DRIVING</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td>11.75</td> </tr> <tr> <td>4: ON DUTY (NOT DRIVING)</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td>REMARKS</td> <td colspan="11">SALT LAKE CITY, UT P.T.I.</td> <td colspan="11">LAS VEGAS, NV</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="11">LAS VEGAS, NV FUEL</td> <td colspan="11">LOS ANGELES, CA UNLOAD</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="11"></td> <td colspan="11">VERNON, CA LOAD CHANGING TRAILERS</td> <td></td> </tr> </table>													1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	NOON	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL HOURS	1: OFF DUTY																							5.00	2: SLEEPER BERTH																							6.25	3: DRIVING																							11.75	4: ON DUTY (NOT DRIVING)																							1.00	REMARKS	SALT LAKE CITY, UT P.T.I.											LAS VEGAS, NV											24		LAS VEGAS, NV FUEL											LOS ANGELES, CA UNLOAD																								VERNON, CA LOAD CHANGING TRAILERS												Shipping documents, manifest number, or name of a shipper and commodity. Check the time and enter name of place you reported and when released from work and when and where each change of duty occurred. Explain worker's hours. FROM: CHICAGO, IL (STARTING POINT OR PLACE) TO: LOS ANGELES, CA (DESTINATION OR TURN AROUND POINT OR PLACE) USE TIME STANDARD AT HOME TERMINAL © Copyright 1994 & Published by J. J. KELLER & ASSOCIATES, INC.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	NOON	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL HOURS																																																																																																																																																																																						
1: OFF DUTY																							5.00																																																																																																																																																																																							
2: SLEEPER BERTH																							6.25																																																																																																																																																																																							
3: DRIVING																							11.75																																																																																																																																																																																							
4: ON DUTY (NOT DRIVING)																							1.00																																																																																																																																																																																							
REMARKS	SALT LAKE CITY, UT P.T.I.											LAS VEGAS, NV											24																																																																																																																																																																																							
	LAS VEGAS, NV FUEL											LOS ANGELES, CA UNLOAD																																																																																																																																																																																																		
												VERNON, CA LOAD CHANGING TRAILERS																																																																																																																																																																																																		
ORIGINAL - File each day at home terminal DUPLICATE - Driver retains in his possession for eight days												TOTAL HOURS ON DUTY LAST 7 DAYS INCL. TODAY TOTAL HOURS ON DUTY LAST 7 DAYS INCL. TODAY TOTAL HOURS ON DUTY LAST 7 DAYS INCL. TODAY																																																																																																																																																																																																		

USA Truck, Inc.
3200 Industrial Park Rd.
Van Buren, AR 72956

01022008
(Month) (Day) (Year)

123456789
(Employee Number)

JOHN DOE
(Driver's LAST name - Printed) (Driver's FIRST name - Printed)

20
(Month) (Day) (Year)

123456789
(Co-Driver's LAST name - Printed) (Co-Driver's FIRST name - Printed)

1: OFF DUTY
2: SLEEPER
3: DRIVING
4: ON DUTY (NOT DRIVING)

REMARKS

LITTLE ROCK, AR PT1
DALLAS, TX LUNCH
CORSICANA, TX LOADING
HOUSTON, TX DINNER
ORANGE, TX OFF DUTY

3
10
10.5
0.5
24
Total Hours

1. 0
2. 0
3. 0
4. 8
5. 9.5
6. 7.25
7. 6
Yesterday
Total Hours
30.75
70 Hour Less
Total Hours
Equus Hours
Available Today
39.25
Hours Worked
Today
11

123456789
(Pro or Shipping Number)

651
(Total Miles Driving Today)

JOHN DOE
(Driver's Signature in Full)

6788
(Tractor Number)

34321
(Trailer Number 1)

54321
(Trailer Number 2)

DATE 1-2-08
(Tractor Number) 6788 (Trailer Number 1) 54321 (Trailer Number 2)

● Driver's Daily Vehicle Inspection Report ●

☒ I detect no defect or deficiency in this motor vehicle as would be likely to affect the safety of its operation or result in its mechanical breakdown.
☐ I detect and list defects or deficiencies in this motor vehicle as would be likely to affect the safety of its operation or result in its mechanical breakdown.

Remarks

Driver Making Report
☐ Defects corrected
☐ Defects need not be corrected for safe operation of vehicle.

MECHANICS SIGNATURE DRIVER'S SIGNATURE

7559251 USATLOG

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
DRIVER'S DAILY LOG
(ONE CALENDAR DAY - 24 HOURS)

04 09 08
(MONTH) (DAY) (YEAR)

350
(TOTAL MILES DRIVING TODAY)

123,20544
VEHICLE NUMBERS - (SHOW EACH UNIT)

John Doe's Transportation
(NAME OF CARRIER OR CARRIERS)

Washington, D.C.
(MAIN OFFICE ADDRESS)

John E. Doe
(DRIVER'S SIGNATURE IN FULL)

1: OFF DUTY
2: SLEEPER BERTH
3: DRIVING
4: ON DUTY (NOT DRIVING)

REMARKS

Pro or Shipping No. 101601

Richmond, VA
Fredericksburg, VA
Baltimore, MD
Philadelphia, PA
Cherry Hill, NJ
Newark, NJ

10
1.75
7.75
4.5
24
TOTAL HOURS

Si bien es cierto, la legislación del país de Estados Unidos es diferente a la de nuestro país, sin embargo, resulta de gran importancia rescatar aquellas políticas de transporte que generen buenos resultados en el ámbito comparado y que se puedan constituir como una estrategia de mejora de resultados en el otro país, como el nuestro, sin que ello contravenga la Constitución Política, el ordenamiento jurídico y menos aún se vulneren los derechos de los conductores. Por ello, considero que esta iniciativa de ley se constituye en un aporte a nuestra legislación en materia de transportes y coadyuvará a tener información adicional sobre las jornadas de conducción de los conductores de servicio de transporte de personas y mercancías.

Por último, la propuesta legislativa no colisiona los planteamientos estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 – 2024, emitido por el Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana, cuya medida sobre el comportamiento humano (M18) consiste en *Fortalecer la fiscalización de conducción de transporte público y mercancía*.¹⁴

III. DE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA PROPUESTA:

La presente propuesta de Ley se enmarca en las políticas y regulaciones establecidas en la Constitución Política del Perú, el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte y no colisiona el ordenamiento jurídico, pues se constituye en un aporte que permite identificar el cumplimiento de la normatividad en materia de transporte, en este caso, de las jornadas máximas de conducción en el servicio de transporte terrestre de mercancías.

Por tanto, la aplicación de esta medida es de obligación y responsabilidad del Estado Peruano a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de las políticas públicas en el servicio de transporte terrestre de mercancías.

IV. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO:

La presente propuesta normativa no irroga gasto al Estado ni genera afectación al tesoro público de otra índole, puesto que la iniciativa únicamente tiene por objeto establecer la creación de un bitácora del conductor de transporte terrestre de mercancías para que el sector correspondiente, en este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tenga en cuenta la posibilidad de aprobar un Formato de Registro de Conducción, que será publicado para su reproducción, con la finalidad de comprobar el cumplimiento de las jornadas máximas de conducción, teniendo en cuenta que aproximadamente un 80% de los accidentes de tránsito se debe al factor humano.

Asimismo, la propuesta se constituye en un aporte importante para mejorar las condiciones de seguridad vial y el cumplimiento de normas por parte de los conductores, con la finalidad de evitar futuros accidentes de tránsito por cansancio, fatiga o exceso de velocidad, que generen consecuencias fatales como la muerte; por lo tanto, la

¹⁴ Véase el Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 – 2024, págs. 185, 195.

presente iniciativa legal guarda correspondencia con la legislación vigente y en este ámbito debe precisar que es un tema de especial relevancia.

V. EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta normativa no tiene efecto contradictorio con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú y no deroga ninguna norma nacional o sectorial en materia de transportes; por el contrario, es complementaria al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, buscando la prevención de accidentes de tránsito causados por el factor humano.

Lima, 21 de marzo de 2019.