

DÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TRIPARTITO DEL MEN

(14 – 18 DE SEPTIEMBRE DE 2026)

EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS SOBRE EL TIEMPO DE TRABAJO

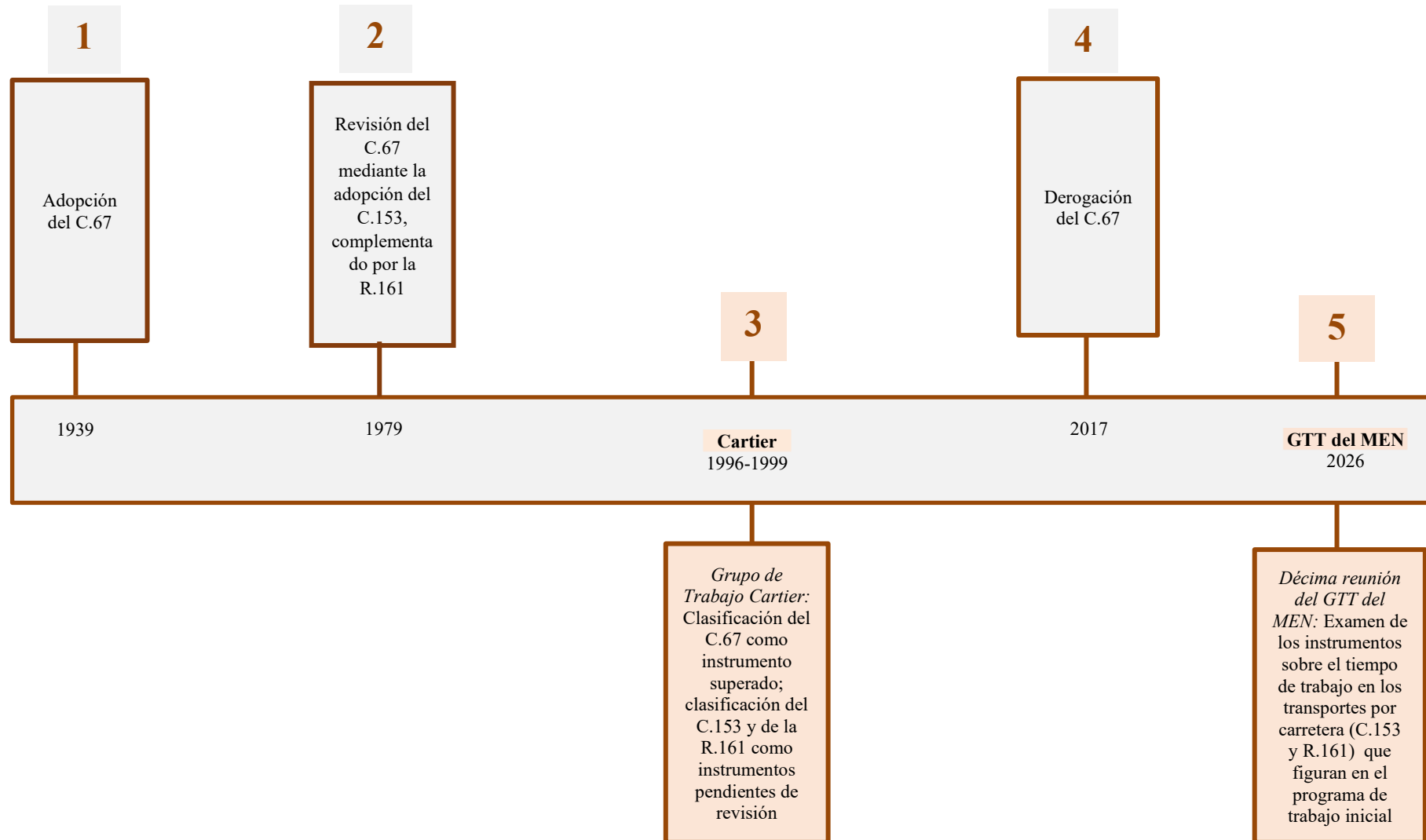
Nota técnica 1.6: Tiempo de trabajo en el transporte por carretera

- Dos instrumentos que figuran en el programa de trabajo inicial se ocupan del tiempo de trabajo en el transporte por carretera: el Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153) y la Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 161).
- *Estatus actual de los instrumentos:* El Grupo de Trabajo Cartier examinó estos instrumentos, tras lo cual se clasificaron como ‘instrumentos pendientes de revisión’.
- *Medidas que podrían considerarse:* Clasificar el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161; determinar si hay lagunas de cobertura, y medidas de seguimiento asociadas.

14 de agosto de 2026

Normativa de la OIT sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera

Cronología de los acontecimientos



Enfoque normativo de la OIT sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera

La OIT reconoce desde hace tiempo la necesidad de regular las horas de trabajo y el descanso semanal de las personas empleadas en empresas industriales, incluido el transporte por carretera de pasajeros o mercancías.¹ En 1939, se adoptaron el Convenio sobre las horas de trabajo y el descanso (transporte por carretera), 1939 (núm. 67), que es sectorial, y cuatro Recomendaciones conexas,² centrados en los «conductores» que trabajaban en el transporte por carretera, un sector que estaba en rápido crecimiento y en gran medida no regulado.³

En la década de 1950, se presentaron propuestas para introducir una mayor flexibilidad, especialmente a la hora de determinar el ámbito de aplicación, definir las horas de trabajo y fijar la duración del trabajo o los períodos de descanso.⁴ La Comisión de Transportes Interiores de la OIT recomendó que se revisara el Convenio núm. 67 porque su ratificación se veía obstaculizada debido a que los mandantes tripartitos consideraban su alcance “demasiado amplio” y que algunas de sus disposiciones eran “demasiado detalladas y rígidas”.⁵

Durante la elaboración de nuevas normas sobre las horas de trabajo y los períodos de descanso en el transporte por carretera, se expresaron opiniones divergentes sobre la forma del instrumento que debía adoptarse y el contenido sustantivo de sus disposiciones.⁶ En 1979, se adoptaron el **Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153)** y la **Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 161)**,⁷ que revisaban el Convenio núm. 67.

En 2019, la OIT adoptó las Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte, que hacen referencia al Convenio núm. 153 y a la Recomendación núm. 161.⁸

Medidas tomadas por la OIT desde la adopción de los instrumentos

1. 1939: La CIT adoptó el Convenio núm. 67

¹ Convenio sobre las horas de trabajo (industria), 1919 (núm. 1), que será examinado por el GTT del MEN en su décima reunión (2026) (véase nota técnica 1.1); y Convenio sobre el descanso semanal (industria), 1921 (núm. 14).

² Convenio sobre las horas de trabajo y el descanso (transporte por carretera), 1939 (núm. 67), Recomendación sobre las cartillas de control (transporte por carretera), 1939 (núm. 63), Recomendación sobre el trabajo nocturno (transporte por carretera), 1939 (núm. 64), Recomendación sobre los métodos para reglamentar las horas de trabajo (transporte por carretera), 1939 (núm. 65), y Recomendación sobre el descanso (conductores de coches particulares), 1939 (núm. 66).

³ OIT: *Regulation of Hours of Work and Rest Periods of Professional Drivers (and their Assistants) of Vehicles engaged in Road Transport*, [Informe IV](#), CIT, 24.ª reunión, 1938, pág. 23.

⁴ OIT: *Duración del trabajo y períodos de descanso en los transportes por carretera*, [Informe VII\(1\)](#), CIT, 64.ª reunión, 1978, págs. 1 y 2 y 60 y 61.

⁵ OIT: [Informe VII\(1\)](#), 1978, pág. 69.

⁶ OIT: *Informe de la Comisión de Transportes por Carretera: Presentación, discusión y adopción*, [Actas](#), CIT, 65.ª reunión, 1979, págs. 37/4-37/11 y 39/1-39/3.

⁷ En la votación final nominal sobre el C.153 y la R161, los empleadores se opusieron. OIT: [Actas](#), 1979, págs. 39/2 y 44/8-44/14.

⁸ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019.

El Convenio núm. 67 estableció normas para regular la duración del trabajo y los períodos de descanso obligatorio de las personas que conducen vehículos de transporte por carretera con carácter profesional, así como de los ayudantes y demás personas que viajen en un vehículo utilizado para dicho transporte. Estableció la semana normal de trabajo en 48 horas y la jornada normal de trabajo en ocho horas, con la posibilidad de elevar ese límite en ciertas circunstancias.⁹ Tras su posterior revisión por el Convenio núm. 153, el Convenio núm. 67 perdió su propósito y fue derogado por la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) en 2017.

Véanse: [Convenio núm. 67](#) y [Derogación del Convenio 67](#) (CIT, 106.^a reunión, 2017)

2. 1979: Adopción del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161, que revisaron el Convenio núm. 67

El Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 que lo acompaña establecen una norma de referencia específica para el tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera.¹⁰ El Convenio núm. 153 revisó el Convenio núm. 67 y lo cerró a nuevas ratificaciones.

El Convenio núm. 153 establece que la duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana. La Recomendación núm. 161 indica que las horas normales de trabajo deberían reducirse gradualmente y por etapas, de modo que no se superen las 40 horas semanales y las ocho horas diarias como promedio.

Véanse: [Convenio núm. 153](#) y [Recomendación núm. 161](#)

3. 1996 - 1999: El Consejo de Administración clasificó el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 como instrumentos pendientes de revisión

En 1996, en seguimiento de las recomendaciones del Grupo de Trabajo Cartier, el Consejo de Administración invitó a los Estados Miembros a que consideraran la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 153 y a que informaran a la Oficina sobre cualquier obstáculo para la ratificación y sobre la posible necesidad de revisarlo, tras lo cual se volvería a examinar su estatus.¹¹ En 1998, el Consejo de Administración aprobó la propuesta del Grupo de Trabajo de incluir la revisión del Convenio núm. 153 como un punto aparte en la lista de propuestas para el orden del día de la CIT, en lugar de hacerlo en el contexto de un punto relativo a la ordenación del tiempo de trabajo.¹² En 1999, el Consejo de Administración decidió que la Recomendación

⁹ OIT: [Informe VII\(1\)](#), 1978, pág. 48.

¹⁰ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, pág. 35.

¹¹ El Consejo de Administración decidió dejar de lado el C.67 con efecto inmediato y considerar posteriormente su derogación. Desde su revisión por el C.153, el C.67 se consideraba superado, y se invitó a sus tres Estados parte a denunciarlo y a considerar la posibilidad de ratificar el Convenio que lo revisaba.

¹² Durante la discusión sobre el Convenio núm. 153 realizada por el Grupo de Trabajo, tanto el grupo de los empleadores como el de los trabajadores coincidieron en que las cuestiones cubiertas por el Convenio tenían características específicas que diferían del concepto de tiempo de trabajo en general. [GB.271/LILS/5\(Rev.1\)](#), párrs. 66 y 67.

núm. 161 debía revisarse junto con el Convenio núm. 153, ya que sus disposiciones son paralelas y complementarias a las del Convenio.

La revisión del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161 figuró entre las propuestas examinadas periódicamente por el Consejo de Administración para el orden del día de la CIT hasta 2007, cuando se retiró el punto.¹³

Véanse: [GB.265/LILS/WP/PRS/1](#), párrs. V.3 y IV.2 (documento de referencia de la Oficina para el Grupo de Trabajo, marzo de 1996); [GB.265/LILS/5](#), párrs. 61-63 y 49 (discusión por el Grupo de Trabajo, marzo de 1996); [GB.265/8/2](#), párr. 24 (discusión por la Comisión LILS, marzo de 1996); [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), párrs. 79-90 (documento de referencia de la Oficina para el Grupo de Trabajo, marzo de 1998); [GB.271/LILS/5\(Rev.1\)](#), párrs. 65-74 ((discusión por el Grupo de Trabajo, marzo de 1998); [GB.271/11/2](#), párr. 15 (discusión por la Comisión LILS, marzo de 1998); [GB.276/LILS/WP/PRS/4](#), párr. II.7 (documento de referencia de la Oficina para el Grupo de Trabajo, noviembre de 1999); [GB.276/LILS/5](#), párrs. 63-65 ((discusión por el Grupo de Trabajo, noviembre de 1999); [GB.276/10/2](#), párr. 10 (discusión por la Comisión LILS, noviembre de 1999)

Análisis del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161

En el cuadro siguiente figura un análisis, disposición por disposición, de las disposiciones sustantivas del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161, comparados con normas internacionales del trabajo de aplicación general pertinentes e instrumentos sectoriales.

ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES SUSTANTIVAS DEL CONVENIO NÚM. 153 Y DE LA RECOMENDACIÓN NÚM. 161	
Arts. 1 y 2 del C.153 Párrs. 1-3 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> ○ <i>C.153:</i> Se aplica a los conductores asalariados de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías o personas, tanto en el caso de que dichos conductores estén empleados en empresas de transportes por cuenta ajena o en empresas que efectúen transportes de mercancías o de personas por cuenta propia. Salvo disposición en contrario, se aplica, cuando trabajen en calidad de conductores, a los propietarios de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera y a los miembros no asalariados de su familia que trabajen como conductores. Permite exclusiones. ○ <i>R.161:</i> Se aplica al personal asalariado de vehículos automóviles y a otras personas que viajan en un vehículo de transporte por carretera encargadas de trabajos relacionados con el vehículo, sus pasajeros o su carga. Ciertas partes se aplican a los propietarios de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera y a los miembros no asalariados de su familia cuando trabajen como conductores o realizando trabajos relacionados. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares. • <i>Pertinencia actual:</i> Permite a la autoridad nacional competente excluir a los trabajadores que conducen determinados tipos de vehículos, como ambulancias o taxis, siempre que se establezcan normas adecuadas en materia de tiempo de

¹³ [GB.273/2](#), 1998, párrs. 145-152; [GB.276/2](#), 1999, párrs. 294-301; [GB.297/2](#), 2006, párrs. 13 y 83, y [GB.300/2/2](#), 2007, párr. 81.

	conducción y períodos de descanso de los conductores.¹⁴ El ámbito de aplicación de estos instrumentos es incoherente con la realidad, ya que se aplican sobre todo a los conductores asalariados, mientras que la industria del transporte por carretera está compuesta en su mayor parte por conductores que no perciben un salario.¹⁵
Art. 3 del C.153 Párr. 4 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Requerir consultas tripartitas antes de la toma de decisiones. • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> Muchas normas internacionales incluyen disposiciones similares sobre la consulta tripartita. • <i>Pertinencia actual:</i> De conformidad con la práctica actual.
Art. 4 del C.153 Párrs. 5 y 6 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Definir ‘duración del trabajo’ como el tiempo dedicado a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo, y a los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga. Puede incluir los períodos de simple presencia, de espera o de disponibilidad, pasados en el vehículo o en el lugar de trabajo y durante los cuales los conductores no disponen libremente de su tiempo. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. La Norma A2.3 de la Regla 2.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, define horas de trabajo para la gente de mar como el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque y horas de descanso como el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo, excluidas las pausas breves. El C.30 sobre las horas de trabajo en el comercio y las oficinas establece que el término “horas de trabajo” no incluye los descansos durante los cuales el personal no se halle a la disposición del empleador. • <i>Pertinencia actual:</i> Define «horas de trabajo» en función de las particularidades del sector del transporte por carretera. El cálculo de las horas de trabajo tiene en cuenta las actividades no relacionadas con la conducción, como las actividades auxiliares, entre ellas el reabastecimiento de combustible y la espera de carga en las instalaciones del cargador o de pasajeros. En cuanto a la pertinencia continua del tipo de unidad utilizada por el Convenio, un estudio realizado conjuntamente por la OIT y la OMS reveló que 79 de los 82 países que informaron de que tenían legislación nacional sobre los tiempos máximos de conducción definieron los límites de conducción en horas en lugar de en distancia.¹⁶
Párrs. 7 - 11 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Limitar la duración normal del trabajo semanal (excluyendo las horas extraordinarias) a 40 horas, lo cual, si resulta necesario, podrá alcanzarse progresivamente. Permite calcular el promedio sobre cuatro semanas en el transporte de larga distancia y otras actividades de transporte en las que los límites establecidos serían impracticables si se aplicaran a una semana. La jornada normal de trabajo no debe superar las ocho horas diarias de media, salvo cuando las horas semanales se distribuyan de forma irregular (10 horas como máximo) o incluyan períodos de guardia, interrupciones o desplazamientos necesarios para el descanso de los trabajadores (12 horas como máximo). • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> El art. 1 del C.47 adopta el principio de 40 horas semanales; el párr. 4 de la R.116 recomienda la reducción progresiva de las horas normales de trabajo, para lograr la semana de trabajo de 40 horas sin reducción alguna de los salarios.

¹⁴ La inclusión de los conductores autónomos y la falta de excepciones para determinados tipos de transporte no se ajustan a la legislación de la Unión Europea (UE). [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), párr. 85.

¹⁵ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), párr. 24.

¹⁶ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), pág. 38 (próxima publicación disponible únicamente en inglés).

	• <i>Pertinencia actual:</i> Tiene por objeto limitar o reducir progresivamente las horas normales de trabajo en el sector del transporte por carretera. Según el estudio OIT-OMS, de los 82 países que cuentan con legislación sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso, 42 han incluido en su legislación un tiempo máximo de conducción por semana/dos semanas. El tiempo máximo de conducción está fijado en 42 horas semanales en un país, en 48 horas semanales en dos países y en no más de 68 horas en un periodo de siete días en otro país. En 38 países, el tiempo máximo de conducción es de 56 horas semanales y 90 horas en dos semanas.¹⁷
Art. 5 del C.153 Párr. 14 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa. Regula la aplicación práctica de este límite y las posibles excepciones al mismo. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. • <i>Pertinencia actual:</i> Las pausas de descanso para los conductores, tanto asalariados como no asalariados, resultan esenciales para minimizar la acumulación de cansancio y pueden ayudar a reducir el estrés relacionado con el trabajo.¹⁸ En el estudio OIT-OMS se encontró que la norma de cuatro horas prevista en el C.153 y la R.161 es utilizada por el 18 por ciento de los países con normativa sobre tiempo de descanso, mientras que el periodo de conducción más habitual antes de tomar un descanso es de cuatro horas y treinta minutos.¹⁹ Esta norma no es coherente con la norma típica de cuatro horas y treinta minutos establecida en otros instrumentos internacionales de referencia específicos para el sector.²⁰ La mayor parte de los países reconocen la importancia de las pausas durante la jornada de trabajo y exigen que se conceda al menos una pausa después de un período máximo de trabajo continuo, o bien que se conceda un tiempo total de descanso que pueda dividirse en varias pausas.²¹
Art. 6 del C.153 Párrs. 15-17 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana. Las duraciones totales de conducción deberán reducirse en los transportes que se efectúen en condiciones particularmente difíciles, según lo determine la autoridad competente. ○ <i>C.153:</i> Los tiempos totales de conducción pueden calcularse como un promedio de varios días o semanas, según lo determine la autoridad competente. ○ <i>R.161:</i> Los tiempos totales de conducción pueden calcularse como un promedio durante un periodo máximo de cuatro semanas. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares en relación con el transporte por carretera. • <i>Pertinencia actual:</i> Define el tiempo máximo total de conducción aplicable específicamente al sector. En el estudio OIT-OMS, el 64 por ciento de los países que regulan los tiempos máximos de conducción establecen el máximo en nueve horas

¹⁷ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), págs. 41 y 42 (próxima publicación disponible únicamente en inglés.).

¹⁸ OIT: Estudio General: [Garantizar un tiempo de trabajo decente para el futuro](#), Informe III (Parte B), CIT, 107.ª reunión, Ginebra, 2018, párr. 166.

¹⁹ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), págs. 39 y 40 (próxima publicación disponible únicamente en inglés.).

²⁰ Naciones Unidas: *Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera (AETR)*, 1970 (entró en vigor en 1976), y UE: [Reglamento \(CE\) núm. 561/2006](#). Véase, asimismo: *España, solicitud directa*, adoptada en 2014.

²¹ OIT: *Estudio General de 2018*, párrs. 167-175; *Estudio comparativo sobre la regulación de jornadas laborales, horas de conducción y descansos de conductores de vehículos comerciales*, 2023, págs. 19 y 20.

	al día. ²² No se permite ninguna ampliación del tiempo máximo total de conducción más allá de las nueve horas diarias, a diferencia de otras normas internacionales específicas para el sector, que permiten hasta 10 horas al día. ²³
Art. 7 del C.153 Párr. 12 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración del trabajo. La R.161 amplía esta disposición a las personas que viajan en un vehículo de transporte por carretera encargadas de trabajos relacionados con el vehículo, sus pasajeros o su carga. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el trabajo continuo y las pausas de descanso en el transporte por carretera. • <i>Pertinencia actual:</i> El período máximo de trabajo continuo y las pausas pueden contribuir a preservar la salud y el rendimiento de los conductores asalariados y, por consiguiente, contribuyen a la seguridad vial.²⁴
Párr. 13 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> La autoridad competente debería prescribir el número máximo de horas que pueden transcurrir entre dos períodos sucesivos de descanso diario. La amplitud no debería ser tan prolongada que limite el período de descanso diario. • <i>Comparación con otros instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares. • <i>Pertinencia actual:</i> Complementa el C.153.
Art. 8 del C.153 Párrs. 18-22 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Prever un descanso diario de por lo menos diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas (C.153) u 11 horas consecutivas (R.161), que podrá calcularse como promedio, quedando entendido que no podrá en ningún caso ser inferior a ocho horas; cada país podrá prever duraciones diferentes de descanso diario y métodos para tomar el descanso según las circunstancias específicas, así como excepciones. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. • <i>Pertinencia actual:</i> Las pausas de descanso para los conductores resultan esenciales para minimizar la acumulación de cansancio y pueden ayudar a reducir el estrés relacionado con el trabajo.²⁵ En el estudio OIT-OMS, 57 de los 82 países que cuentan con legislación sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso han incluido un período mínimo de descanso diario en su legislación. La mayoría de los países establecen un mínimo de 10 horas consecutivas.²⁶
Párrs. 23 – 25 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> La duración mínima del descanso semanal debería fijarse en veinticuatro horas consecutivas, precedidas o seguidas del descanso diario. El descanso semanal, en la medida de lo posible, debería coincidir con un domingo o con los días de reposo consagrados por la tradición y la costumbre y, en el transcurso de un período dado, debería poder ser disfrutado en el lugar de residencia un cierto número de veces. En el transporte a larga distancia, los descansos semanales podrán acumularse durante dos semanas consecutivas; se podrá autorizar la acumulación de los descansos por períodos más largos.

²² OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), pág. 41 (próxima publicación disponible únicamente en inglés).

²³ Estados Miembros también sujetos al [Reglamento \(CE\) núm. 561/2006](#) y/o al [AETR](#) han informado de problemas de cumplimiento del C.153. Véase: *España*, [solicitud directa](#), adoptada en 2014.

²⁴ OIT: [Estudio General de 2018](#), párr. 166; [Estudio comparativo sobre la regulación de jornadas laborales, horas de conducción y descansos de conductores de vehículos comerciales](#), 2023, págs. 10 y 15.

²⁵ OIT: [Estudio General de 2018](#), párr. 166.

²⁶ OIT-OMS: [The regulation of driving times and rest periods for professional drivers](#), págs. 42 y 43 (próxima publicación disponible únicamente en inglés).

	• <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> El art. 2 del C.14 sobre el descanso semanal es la norma actualizada que regula el descanso semanal. Exige un periodo de descanso de al menos 24 horas consecutivas en cada periodo de siete días; y, cuando sea posible, que el periodo de descanso se fije de manera que coincida con los días ya establecidos por la tradición o la costumbre de la zona. • <i>Pertinencia actual:</i> En consonancia con la práctica actual.
Art. 9 del C.153 Párrs. 26-28 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Permitir excepciones temporales para ampliar los horarios de conducción y trabajo y reducir los periodos de descanso cuando sea necesario para realizar trabajos indispensables debido a accidentes, averías, retrasos imprevistos, perturbación del servicio, fuerza mayor, o cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público. ○ <i>Art. 9, 2) del C.153:</i> Cuando no es posible cumplir estrictamente los límites de horas de trabajo, las autoridades podrán autorizar prolongaciones o reducciones. Los países deberán declarar dichas condiciones en el momento de la ratificación e informar sobre los avances hacia una aplicación más estricta, y podrán revocar posteriormente las excepciones. ○ <i>R.161:</i> Se permiten prolongaciones para que el personal pueda llegar a un lugar de parada o completar los recorridos sin comprometer la seguridad vial. También se pueden autorizar excepciones temporales por cargas de trabajo anormales. Las horas extraordinarias deben remunerarse con una tarifa más elevada o compensarse de otro modo. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. El C.1 y el C.30 sobre las horas de trabajo permiten excepciones temporales a las horas normales de trabajo en caso de accidente, o cuando deban efectuarse trabajos urgentes en las máquinas o en las instalaciones, o en caso de fuerza mayor, pero solamente en lo indispensable para evitar una grave perturbación en el funcionamiento normal de la empresa. • <i>Pertinencia actual:</i> Estas disposiciones, en particular el artículo 9, 2), se incluyeron para aumentar la flexibilidad en la aplicación del C.153 y para hacer frente a los retos prácticos asociados con la regulación del transporte por carretera, teniendo en cuenta la gran variedad de operaciones de transporte y las diferentes circunstancias nacionales.²⁷
Art. 10 del C.153 Párrs. 29-31 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Requerir que los conductores lleven registros utilizando una cartilla individual de control, y que todo empleador mantenga un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por él empleado. Establecer que los medios tradicionales de control deberán reemplazarse o completarse por el recurso a medios modernos, como, por ejemplo, los aparatos registradores de velocidades y tiempo (tacógrafos). ○ <i>R.161:</i> Prevé un procedimiento para autorizar horas de trabajo como excepción temporal debida a una presión de trabajo anormal. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. El párr. 21 de la R.116 sobre la reducción de la duración del trabajo detalla medidas para garantizar la aplicación de las disposiciones, en particular a través del mantenimiento de registros. • <i>Pertinencia actual:</i> Están en consonancia con la práctica actual en materia de control mediante el mantenimiento de registros. Los métodos de control pueden evolucionar para adaptarse a las necesidades del sector. Otras normas internacionales y nacionales han incorporado avances tecnológicos como los tacógrafos analógicos,

²⁷ OIT: [Actas](#), 1979, págs. 37/4-37/11 y 39/1-39/3.

	los tacógrafos digitales (con tarjeta de conductor) o los dispositivos electrónicos de control de acceso.
Art. 11 del C.153 Párr. 32 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Prever un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras, y sanciones apropiadas en caso de infracción. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. El párr. 21 de la R.116 sobre la reducción de la duración del trabajo detalla medidas para garantizar la aplicación de las disposiciones, en particular mediante inspecciones y sanciones adecuadas. El C.81 sobre la inspección del trabajo establece que las empresas de transporte pueden quedar exentas de su aplicación. La R.82 regula la inspección del trabajo en la minería y el transporte teniendo en cuenta las especificidades sectoriales.²⁸ • <i>Pertinencia actual:</i> El desarrollo de sistemas de inspección adecuados es un reto debido a la gran proporción de trabajadores no asalariados, que no están sujetos a los mecanismos de inspección del trabajo. Para esta fuerza de trabajo particularmente móvil y fragmentada, los «lugares de trabajo» pueden incluir un camión, una cabina o un autobús que circula por la red de autopistas y carreteras.
Arts. 12 y 13 del C.153 Párr. 33 de la R.161	• <i>Objetivo:</i> Las disposiciones del Convenio, incluidas las disposiciones sobre seguridad vial, deberán aplicarse por vía legislativa o reglamentaria, excepto si se han puesto en aplicación por medio de contratos colectivos, de laudos arbitrales o de cualquier otra forma conforme a la práctica nacional. ○ R.161: Se deberían tener en cuenta las condiciones y necesidades nacionales en relación con cada categoría de transporte. ○ C.153: Revisa el C.67. • <i>Comparación con instrumentos pertinentes:</i> No existen disposiciones similares sobre el transporte por carretera. La disposición relativa a la aplicación del instrumento es similar a la de otros instrumentos sectoriales, incluido el art. 7 del Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137). • <i>Pertinencia actual:</i> En consonancia con la práctica actual en materia de aplicación mediante leyes o reglamentos o, cuando proceda, convenios colectivos, laudos arbitrales u otros medios compatibles con la legislación y la práctica nacionales, teniendo en cuenta las condiciones y necesidades del sector.

Los instrumentos en 2026

A Contexto en materia de políticas

El sector del transporte por carretera tiene una importancia estratégica fundamental para el desarrollo social y económico y asegura la movilidad de los pasajeros y de las mercancías entre territorios y países. Asimismo, contribuye en gran medida al crecimiento económico y a la creación de empleo.²⁹ Sin embargo, cada año mueren aproximadamente 1,19 millones de personas y hasta 50 millones más resultan heridas debido a accidentes en las carreteras de todo el mundo.³⁰ Aproximadamente entre el 10 y el 22 por ciento de todos estos accidentes de

²⁸ OIT: [Resolution \(no. 67\) concerning labour inspection in road transport](#), 1957, págs. 50-54.

²⁹ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 2.

³⁰ OMS: [Traumatismos causados por el tránsito](#), 13 de diciembre de 2023.

tránsito se producen con vehículos comerciales;³¹ y los accidentes de vehículos pesados tienden a ser más mortales.

En algunos países hay escasez de conductores de vehículos comerciales para las operaciones de transporte por carretera, entre los cuales existe una tasa de rotación elevada.³² Los cambios que se han producido en los últimos 20 años han tenido un fuerte impacto en la composición del sector. En la actualidad, la externalización es una tendencia dominante en el transporte por carretera.³³ Los conductores no asalariados de vehículos comerciales y las pequeñas y medianas empresas conforman el grueso del sector del transporte de mercancías.³⁴ Las oportunidades de trabajo informal acarrear problemas de seguridad y salud en el trabajo y de seguridad pública.³⁵ Además, la presión ejercida por las entidades de la cadena de suministro puede ser un motivo subyacente de las prácticas de conducción más arriesgadas y peligrosas que adoptan algunos trabajadores del transporte, lo que puede contribuir a unos resultados deficientes en materia de seguridad vial³⁶.

Existen intereses divergentes en torno a la definición de duración del trabajo, su aplicación a los conductores no asalariados de vehículos comerciales,³⁷ y los objetivos de competencia y de seguridad vial.³⁸ Las Directrices de la OIT sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte, recientemente adoptadas, indican que los Gobiernos deberían “reglamentar los tiempos de conducción y los descansos aplicables a los conductores de vehículos comerciales”, incluidos los conductores asalariados y los no asalariados, y “contemplar la posibilidad de reglamentar las horas de trabajo de los conductores de vehículos comerciales no asalariados”.³⁹ Las directrices especifican que la remuneración de los conductores asalariados y no asalariados debería cubrir tanto las actividades de conducción como las actividades auxiliares que no sean de conducción.⁴⁰

A nivel mundial, en 2019, el sector del transporte y las comunicaciones registró una de las medias semanales de horas de trabajo más largas desde una perspectiva sectorial: más de 48 horas y, desglosadas por género, más de 49 horas para los hombres y 40 horas para las mujeres.⁴¹ Más del 40 por ciento de los trabajadores del sector trabajaba más de 48 horas

³¹ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 1.

³² OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 49.

³³ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 137.

³⁴ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 24.

³⁵ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 26.

³⁶ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 29, y [Conclusiones sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera](#), 2015, párr. 8.

³⁷ La expresión «conductor de vehículo comercial» designa a toda persona física, asalariada o no asalariada, que conduce un vehículo comercial, aun durante un período corto, o que se halla a bordo de ese vehículo para poder conducirlo en caso de necesidad. OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 10.

³⁸ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párr. 87.

³⁹ Estas directrices están relacionadas con el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020). El segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) está en marcha. Véase OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párrs. 5, 83 y 87.

⁴⁰ OIT: [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 2019, párrs. 76, 80 y 81.

⁴¹ OIT: [Tiempo de trabajo y conciliación de la vida laboral y personal en el mundo](#), 2022, pág. 12.

semanales,⁴² más del 10 por ciento trabajaba menos de 35 horas semanales y alrededor del 3 por ciento trabajaba menos de 20 horas semanales.⁴³

B Contexto en materia de normas internacionales del trabajo

1) Información relativa a la ratificación del Convenio núm. 153

El Convenio núm. 153 está en vigor en 9 Estados Miembros.

En 1998, el Grupo de Trabajo Cartier tomó nota de que varios Estados Miembros habían señalado dificultades que impedían la ratificación del Convenio núm. 153.⁴⁴ Los Estados Miembros vinculados por el Acuerdo Europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera ("AETR") y/o el Reglamento de la UE sobre los transportes por carretera informaron sobre obstáculos derivados de las discrepancias entre la legislación en vigor en sus países y determinadas disposiciones del Convenio.⁴⁵

Convenio	Ratificaciones efectivas:	Información adicional
Convenio núm. 153	9 ratificaciones efectivas (0 denuncias)	- Última ratificación: 2008 (<i>Ucrania</i>) - Ratificaciones por fechas: en la década de 1980: 7;⁴⁶ en la década de 2000: 2⁴⁷. - Ratificaciones por región: Europa y Asia Central: 4 ratificaciones;⁴⁸ Américas: 4 ratificaciones;⁴⁹ Estados Árabes: 1 ratificación;⁵⁰ África: 0 ratificaciones; Asia y el Pacífico: 0 ratificaciones. - No hay ninguna declaración de aplicación a territorios no metropolitanos.

2) Información sobre la aplicación del Convenio núm. 153

La Comisión de Expertos ha continuado supervisando la aplicación del Convenio núm. 153. Actualmente hay seis comentarios pendientes relativos a:

- Las medidas adoptadas para dar efecto a las disposiciones sobre el tiempo de conducción continuado y los descansos, la reducción del tiempo total de conducción en condiciones difíciles y las excepciones;⁵¹ el ámbito de aplicación y la reglamentación

⁴² OIT: [Tiempo de trabajo y conciliación de la vida laboral y personal en el mundo](#), 2022, pág. 18.

⁴³ OIT: [Tiempo de trabajo y conciliación de la vida laboral y personal en el mundo](#), 2022, pág. 33.

⁴⁴ [GB.271/LILS/WP/PRS/2](#), parte II.5.

⁴⁵ Naciones Unidas: [AETR](#), 1970; y UE: [Reglamento \(CE\) núm. 561/2006](#). Véase, asimismo: *España*, [solicitud directa](#), adoptada en 2014.

⁴⁶ *Ecuador, España, Iraq, México, Suiza, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela*.

⁴⁷ *Türkiye y Ucrania*.

⁴⁸ *España, Suiza, Türkiye y Ucrania*.

⁴⁹ *Ecuador, México, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela*.

⁵⁰ *Iraq*.

⁵¹ *Ecuador*, [solicitud directa](#), adoptada en 2022; *España*, [observación](#), adoptada en 2024.

de las categorías excluidas de conductores,⁵² la reducción de los períodos de descanso diarios;⁵³ y la supervisión mediante el mantenimiento de registros⁵⁴

- El hecho de que la legislación nacional no contiene disposiciones en materia de tiempo máximo de conducción y descanso diario.⁵⁵ Datos estadísticos procedentes de las actividades de inspección relativas al tiempo de trabajo, incluidas las horas extraordinarias, en el sector del transporte por carretera.⁵⁶
- Las preocupaciones de los interlocutores sociales sobre la aplicación práctica del Convenio: superación del tiempo máximo total de conducción;⁵⁷ y jornadas laborales difíciles para los conductores debido a una formación insuficiente, problemas de salud, problemas con los vehículos y otros factores.⁵⁸
- La prestación de asistencia técnica a los Estados Miembros que indiquen que no están familiarizados con determinados conceptos del Convenio.⁵⁹

Consideraciones principales

Al examinar el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 a efectos de determinar su estatus, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:

- El Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 son instrumentos sectoriales sobre el tiempo de trabajo. Regulan el tiempo de trabajo en los transportes por carretera, teniendo en cuenta los retos prácticos relacionados con la gran variedad de operaciones de transporte y las diferentes circunstancias nacionales.
- El Convenio núm. 153 está en vigor en 9 Estados Miembros y es objeto de una supervisión completa por parte de la Comisión de Expertos.
- El Grupo de Trabajo Cartier clasificó el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 como instrumentos pendientes de revisión, pero hasta la fecha no se ha inscrito ningún punto al respecto en el orden del día de la Conferencia.
- Si bien otras normas de aplicación general sobre el tiempo de trabajo se aplican a las personas que trabajan en los transportes por carretera, estos son los únicos instrumentos que abordan las especificidades del sector, en particular en lo referente a los tiempos de conducción continuos y máximos totales y los períodos de descanso diario correspondientes.
- El Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 se aplican principalmente a los conductores asalariados, mientras que actualmente el sector está compuesto sobre todo por conductores no asalariados.

⁵² México, [solicitud directa](#), adoptada en 2021; España, [observación](#), adoptada en 2024.

⁵³ Ucrania, [solicitud directa](#), adoptada en 2020.

⁵⁴ Iraq, [solicitud directa](#), adoptada en 2025.

⁵⁵ México, [solicitud directa](#), adoptada en 2021.

⁵⁶ España, [observación](#), adoptada en 2024.

⁵⁷ Uruguay, [solicitud directa](#), adoptada en 2020.

⁵⁸ México, [solicitud directa](#), adoptada en 2021.

⁵⁹ Iraq, [solicitud directa](#), adoptada en 2025.

Medidas que podrían considerarse respecto del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161

El Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 son los únicos instrumentos que reglamentan específicamente la duración del trabajo y los períodos de descanso en el sector del transporte por carretera. El objetivo de aplicar normas sobre el tiempo de trabajo a este sector sigue siendo pertinente. Sin embargo, al cubrir principalmente a los conductores asalariados, su ámbito de aplicación ya no refleja la composición actual del sector. Esto plantea dudas sobre si siguen siendo plenamente adecuados para su propósito.

Después de examinar el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN adaptará las lecciones aprendidas a través del proceso que lleva a cabo a las especificidades de este examen.

Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN decide recomendar la adopción de un instrumento más completo relativo al tiempo de trabajo, tal vez desee indicar que esto incluiría los instrumentos sectoriales sobre la duración del trabajo y los períodos de descanso en los transportes por carretera y hacer recomendaciones adecuadas a ese respecto. Esto podría incluir recomendar que se considere la posibilidad de derogar o retirar el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 si se adopta un nuevo instrumento más completo que garantice una mayor protección de los derechos de los trabajadores en el sector del transporte por carretera.

Otra posibilidad es que el Grupo de Trabajo tripartito del MEN quiera considerar el examen de esos instrumentos por separado, como se expone a continuación.

Sobre la base de la información anterior, y asegurando la coherencia con las recomendaciones anteriores del Grupo de Trabajo tripartito del MEN, **la Oficina propone que se examine la posibilidad de:**

- clasificar el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 como instrumentos que *requieren la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura;*
- determinar si existe o no una *laguna de cobertura normativa* en el ámbito de aplicación de la reglamentación internacional de la duración del trabajo y los períodos de descanso en los transportes por carretera, y
- *medidas de seguimiento prácticas y con plazos definidos* compuestas por las medidas no normativas que se exponen a continuación.

A este respecto, la Oficina ha tenido especialmente en cuenta la continua pertinencia de las normas sobre el tiempo de trabajo que reglamentan las especificidades del sector del transporte por carretera, y el hecho de que, en la actualidad, las únicas normas internacionales del trabajo sobre la duración del trabajo y los períodos de descanso en dicho sector tienen un ámbito de aplicación limitado, ya que la mayor parte de sus disposiciones no se aplican a los conductores no asalariados.

El Grupo de Trabajo tripartito del MEN tomará decisiones en relación con los tres elementos incluidos en su mandato y presentará las recomendaciones correspondientes al Consejo de Administración sobre el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161.

1. ESTATUS DE LOS INSTRUMENTOS OBJETO DE EXAMEN:

El Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará si, habida cuenta de su situación jurídica actual de instrumentos activos, el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 deberían clasificarse como instrumentos *actualizados*, instrumentos que *requieren la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura*, o instrumentos *superados*. Al determinar el estatus del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considerará si son adecuados para su propósito.

2. IDENTIFICACIÓN DE LAGUNAS DE COBERTURA:

Al determinar si existe o no una laguna de cobertura normativa en relación con la duración del trabajo y los periodos de descanso en los transportes por carretera, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN debería tener en cuenta todos los elementos pertinentes, en particular que:

- i. la materia está reglamentada por dos instrumentos sectoriales sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera que pueden no considerarse totalmente actualizados, y
- ii. si existe una laguna normativa en la reglamentación internacional del tiempo de trabajo en el transporte por carretera, ya que el limitado ámbito de aplicación del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161 no refleja la realidad actual del sector del transporte por carretera, en particular en lo que respecta a los conductores no asalariados del sector.

3. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO, SEGÚN CORRESPONDA:

Teniendo en cuenta las prácticas pasadas del Grupo de Trabajo tripartito del MEN y las particularidades de los instrumentos objeto de examen, el Grupo de Trabajo tripartito del MEN examinará qué medidas de seguimiento deberían adoptarse:

- i. **Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 tienen el estatus de instrumentos que requieren la adopción de medidas adicionales para asegurar su relevancia continua y futura**, podría recomendar que la Oficina tome las medidas adicionales necesarias, que podrían incluir:
 - (a) si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que existe una laguna de cobertura normativa en materia de duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera, podría recomendar que el Consejo de Administración considere la posibilidad de colmar esta laguna, entre otras cosas, incluyendo un punto normativo en el orden del día de la Conferencia y/o mediante medios no normativos, o
 - (b) si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que no existe una laguna de cobertura normativa en materia duración del trabajo y periodos

de descanso en los transportes por carretera, pero se requieren medidas adicionales, podría recomendar que el Consejo de Administración considere la posibilidad de solicitar medidas de carácter no normativo, como la realización de investigaciones para determinar los principales retos y oportunidades relacionados con la aplicación de los instrumentos por los Estados Miembros de la OIT, con miras a facilitar un debate tripartito sobre las posibles medidas de seguimiento.

- ii. **Por otra parte, si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 son instrumentos actualizados**, podría reconocer que su plena aplicación requiere la *promoción de la ratificación del Convenio núm. 153, lo que implica una atención conjunta y comprometida de los Gobiernos y los interlocutores sociales, con el apoyo de la Oficina*. El Grupo de Trabajo tripartito del MEN podría recomendar que los mandantes tripartitos colaboren para tomar medidas activas con miras a la ratificación y la aplicación efectiva del Convenio núm. 153 y de la Recomendación núm. 161.
- iii. **Si el Grupo de Trabajo tripartito del MEN considera que el Convenio núm. 153 y la Recomendación núm. 161 tienen el estatus de instrumentos superados**, podría decidir recomendar que:
 - (a) se revisen inscribiendo un punto normativo en el orden del día de la Conferencia, y
 - (b) una vez que se hayan adoptado nuevos instrumentos que revisen estos instrumentos, la Conferencia considere su derogación o retiro, según proceda, ya sea:
 - i) lo antes posible o en una determinada reunión de la Conferencia, si así se decide, o
 - ii) en una etapa posterior, a fin de que pueda tener en cuenta las novedades, incluidas las ratificaciones, en lo que respecta al nuevo instrumento (o los nuevos instrumentos) sobre las horas de trabajo y los periodos de descanso en los transportes por carretera.