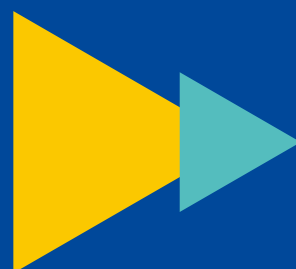




Organización
Internacional
del Trabajo

► Estudio comparativo sobre la regulación de jornadas laborales, horas de conducción y descansos de conductores de vehículos comerciales



► Estudio comparativo sobre la regulación de jornadas laborales, horas de conducción y descansos de conductores de vehículos comerciales

Miguel Ángel Maza

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2023

Primera edición 2023

Las publicaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Estudio comparativo sobre la regulación de jornadas laborales, horas de conducción y descansos de conductores de vehículos comerciales. Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, OIT, 2023.

ISBN

9789220393116 (impreso)

9789220393123 (pdf web)

Publicado también en inglés: ISBN 9789220393093 (print), ISBN 9789220393109 (web PDF).

Foto de tapa: @OITArgentina / L. Juncos

► Tabla de contenidos

Prólogo	7
Agradecimientos	8
Resumen ejecutivo	9
Introducción	13
Primera parte. Nota comparativa	15
1. Horas de trabajo, conducción y descansos	15
1.1 Jornadas máximas de trabajo y/o conducción diarias y semanales	16
1.2 Tiempos máximos de conducción generadores de pausas	19
1.3 Descansos entre jornada y jornada de trabajo	20
1.4 Descanso semanal	21
2. Métodos de control de horas de conducción y de descanso	22
2.1 Métodos de control e inspección	22
2.2 Análisis comparativo	23
Segunda parte. Fichas comparativas	31
Ficha 1. Resumen general	31
Ficha 2. Legislaciones que fijan horas máximas de trabajo/conducción y pausas	32
Ficha 3. Cuadro comparativo de los límites diarios de conducción	33
Ficha 4. Cuadro comparativo de las pausas de descanso	34
Ficha 5. Cuadro comparativo de los límites de conducción semanal	35
Ficha 6. Cuadro comparativo sobre los requisitos de descanso	36
Ficha 7. Cuadro comparativo sobre los requisitos en relación con la tripulación múltiple	37
Ficha 8. Cuadro comparativo conducción quincenal o mensual	38
Ficha 9. Excepciones (trenes y ferrys)	39
Ficha 10. Cuadro comparativo sobre temas diversos (ratificaciones, ámbito de aplicación, entre otros)	40
Anexo. Convenio núm. 153 y Recomendaciones núms. 82 y 161 de la OIT	43
Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153)	43
Recomendación sobre la inspección del trabajo (minas y transporte), 1947 (núm. 82)	48
Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 161)	48
Documentos consultados	55



Camión cisterna desinfectando las calles, Harare - Zimbabwe, 04/2020. © KB Mpofu / ILO

► Prólogo

Este documento contribuye a llenar un vacío informativo al proporcionar una visión comparada de la regulación de las jornadas laborales y las horas de conducción en el sector del transporte por carretera. A través de una investigación minuciosa, se exploran las diversas legislaciones y normativas implementadas por países y organismos internacionales, centrándose en el enfoque y los instrumentos normativos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Asimismo, se complementa con tablas y fichas comparativas que brindan detalles sobre las regulaciones nacionales e internacionales.

El transporte por carretera ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo económico y social de las naciones, conectando personas, mercancías y comunidades en una vasta red de intercambio. En este contexto, la regulación de esta industria se ha vuelto crucial para garantizar la productividad de las empresas, la eficiencia en la producción y distribución de bienes, así como la seguridad en la movilidad de las personas.

Las personas que conducen vehículos comerciales y las empresas de transporte constituyen la espina dorsal de las cadenas globales de suministro. Este sector se vio muy afectado por la pandemia de la COVID-19. Quienes trabajan en el transporte sacrificaron mucho durante este período para mantener el mundo en movimiento. Las y los camioneros fueron reconocidos como héroes por mantener abastecidos los estantes en los supermercados y por asegurar el suministro de los hospitales. En muchos casos, siguieron operando a pesar de los cierres de las fronteras, la imposibilidad de regresar a sus hogares, la falta de atención médica, las exigencias restrictivas en materia de cuarentena y, en ocasiones, la total incertidumbre generada por diversas restricciones.

Para honrar a estas personas, la OIT decidió publicar este documento informal que originalmente sirvió para brindar asistencia técnica a la Argentina, aportando una visión comparada sobre diversas prácticas internacionales relevantes en el tema.

Desde la adopción del Convenio sobre las horas de trabajo (industria) en 1919, la OIT ha trabajado incansablemente para uniformar las condiciones laborales en esta área a través de convenios, recomendaciones y herramientas internacionales. Las Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte, adoptadas en 2019, representan la última actualización en esta materia.

Este documento se presenta como un valioso recurso para la toma de decisiones informadas y constituye una herramienta indispensable comprender las complejidades y desafíos actuales en la regulación laboral de este importante sector.

► Agradecimientos

La Organización desea expresar su profundo agradecimiento al profesor Miguel Ángel Maza (Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires), quien estuvo a cargo de la investigación, la redacción y los resultados de este documento.

El estudio fue dirigido por Gustavo Ponce (de la Oficina de País de la OIT para la Argentina) y concebido y revisado por Alejandra Cruz Ross (OIT SECTOR), a quienes reconocemos y agradecemos por su participación y compromiso.

► Resumen ejecutivo

La regulación del sector

Desde 1926, los mandantes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) expresaron su interés por uniformar las condiciones de trabajo existentes en el sector del transporte por carretera, mediante convenios, recomendaciones y herramientas internacionales que fueron adoptados puntualmente en 1939, 1979 y 2019. En efecto, tales instrumentos y herramientas internacionales no solo tienen un valor social, sino que a la vez permiten neutralizar los efectos de la competencia, la cual ejerce una influencia importante sobre los transportes por carretera, dado el desarrollo y la prominencia que ha adquirido históricamente esta forma de movilización.

Ámbito de estudio

El análisis del presente estudio comparativo se encuentra acotado a los instrumentos internacionales que resultan aplicables a esta problemática, además de tomar en consideración la normativa europea y los regímenes de Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, España, Estados Unidos, India, Japón, Ghana, México, Nigeria, Tailandia, Türkiye, Ucrania y Uruguay.¹ Es importante aclarar que el documento alcanzado es el resultado de **una investigación de índole informal que fue realizada a partir de la información disponible en Internet**. A partir de realizar un examen comparativo sobre la legislación relevada específicamente para este estudio, se advierte que es posible desplegar varias distinciones relevantes. A continuación, se listan y se describen estos aspectos.

Incidencia de la relación de trabajo sobre la regulación del sector

En primer lugar, queda claro que la mayoría de los regímenes legales examinados regulan la cuestión mediante normas exclusiva o básicamente laborales, que están dirigidas a limitar el tiempo de trabajo de los conductores, así como a fijar tiempos de descanso diario, entre jornadas, y también semanales, de modo que solo se presentan **reglas para los conductores asalariados**. Algunas legislaciones, seguramente comprendiendo la influencia que el tiempo de trabajo y el de descanso tienen sobre la fatiga y el cansancio que surgen de la actividad y, sobre todo, debido al impacto que estos alcanzan sobre la seguridad vial, dictaron normas aplicables por igual, **tanto a conductores no salarios dependientes como a propietarios (es decir, incluyendo las categorías de autónomos (hombre-camiión) o independientes)**. Esta ampliación de la cobertura, sin dudas, es considerada en este estudio como la más pertinente.

Diferenciación en la regulación de acuerdo con los diferentes tipos de servicio

En algunas legislaciones, se establecen diferencias en materia de tiempos de trabajo y de descanso según se trate de **transporte de personas o de mercancías**. Este aspecto diferencial de la normativa no aparenta fundarse en razones vinculadas con las motivaciones propias de las legislaciones laborales ni de la seguridad vial. Al respecto, algunos países establecen tiempos máximos de labor según ocurra que el conductor transporte personas o carga y, ante tales supuestos, se produce una divergencia en

1. Es importante tener en cuenta que algunas enmiendas relacionadas con la COVID-19 pueden haber resultado en cambios significativos en las regulaciones del tiempo de trabajo de los conductores comerciales en varios de los países durante el período 2020-2022. Sin embargo, el propósito del estudio es presentar una comparación y dar una idea general.

el tratamiento de los temas, sin que resulte comprensible el justificante de tal distinción si se atiende a que la fatiga, el cansancio y, en última instancia, el agotamiento afecta por igual a quienes conducen un vehículo que transporta personas o que lleva cargas.

También se corroboró que ciertos regímenes fijan reglas diferentes en materia de tiempo de trabajo y de descansos según se trate de **transporte urbano, interurbano o de larga distancia (interjurisdiccional)**. En este caso, la diferenciación se presume razonable ya que la seguridad vial en carreteras resulta crucial, sobre todo si se toman en cuenta las velocidades vehiculares actuales. Por último, algunos órdenes normativos hacen una diferencia según cuáles sean la relevancia, **el porte y el tonelaje** del vehículo o según el número total de pasajeros que podrían transportarse o sobre la base de cuál sería la **distancia** máxima posible de los recorridos.

Regulación por capacitación y gestión del desempeño

Sobre este aspecto, es relevante la legislación australiana que, luego de establecer un régimen estándar de conducción, regula otro régimen diverso destinado a aquellos conductores que califican como expertos en la gestión de la fatiga. En este sentido, es de esperar que si se combina tal técnica con una más alta exigencia en la capacitación de los conductores –sean estos asalariados dependientes o autónomos– respecto de la gestión del tedio, la fatiga y el cansancio derivados del manejo, sería posible considerar este marco regulatorio como una distinción valedera que podría tomarse en cuenta a nivel nacional local.

Fatiga y seguridad vial

Desde el punto de vista de esta investigación, la temática debe ser tratada, sobre todo en el caso del transporte interurbano/interjurisdiccional y en el de larga distancia por carreteras, haciendo foco sobre la **seguridad vial**, pues esta seguridad atañe tanto a los conductores –sean subordinados o autónomos– como a los pasajeros transportados, además de extenderse hacia otros conductores y sus pasajeros y hacia la integridad de las cargas de todos los transportistas que circulan por las carreteras. Si bien resulta difícil separar este tipo de cuestiones de la legislación de tipo social (la cual ha precedido en muchos años a la normativa vial), actualmente es posible afirmar que los conceptos de **fatiga** y de **cansancio** que subyacen a todas las leyes laborales que en el mundo limitan la jornada de trabajo e imponen lapsos de descanso mínimo diario y semanal deberían ceder su cualidad de mera reivindicación social en pos de considerar la relevancia que tales factores adquieren en materia de conducción de transportes de pasajeros o de mercancías en carreteras.

Duración de trabajo y tiempo de conducción

Sobre estos tópicos, se debe resaltar que solo algunas normativas distinguen entre el **tiempo máximo de trabajo** o de servicio y el **lapso máximo de conducción** efectiva. Sobre este tema, se da el caso de varias normas que apenas exigen **pausas** de conducción tras cierto tiempo de conducción (4, 5 o 6 horas), en tanto permiten extensos períodos de manejo efectivo y de trabajo destinados a una sola persona.

Regulación internacional

Constituye un dato indiscutible que, en definitiva, el tiempo máximo de trabajo y, en algunas legislaciones, el de conducción efectiva no muestran una relevante diferencia respecto de los tiempos máximos de trabajo establecidos para el trabajo en general. De hecho, a partir de 1919 así lo determina el primer instrumento generado por la OIT, el Convenio núm. 1 sobre las horas de trabajo (industria), 1919.

El **Convenio núm. 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera)**, 1979, incluso pese al tiempo transcurrido desde su gestación hasta el presente, solo suscitó un total de 9

ratificaciones de los Estados Miembros, razón por la cual ha sido declarado como documento en estado de revisión. El texto de este convenio resulta complementado además por la **Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera)**, cuya confección se hizo efectiva durante el mismo año.

Sin embargo, frente a estos instrumentos de regulación internacional de la OIT, otros han sido los documentos que adquirieron mayor uso e implementación regulatoria. Se trata, en particular, del **Acuerdo Europeo de las Naciones Unidas sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera** (AETR) de 1970, el cual, complementado por la Directiva europea 2002/15 y por el Reglamento 2006/561, ha establecido el marco general de regulación para la región, y que recientemente fue complementado por el Reglamento 2020/1054. Por sus particularidades geográficas y económicas, los regímenes de Australia, Canadá y los Estados Unidos no evidencien pautas análogas en materia de tiempo de trabajo, lapsos de conducción efectiva máxima, pausas durante la jornada y descansos diario y semanal mínimos. Por otra parte, también se advierte a partir del examen comparado entre las normativas, que actualmente existen diversos niveles de exigencia al momento de efectuar el control del cumplimiento de estas reglas.

Inspección y cumplimiento de la normativa

La **Recomendación sobre la inspección del trabajo (minas y transporte), 1947 (núm. 82) de la OIT** requiere a los Estados miembro que apliquen “a las empresas mineras y de transporte, tal como las defina la autoridad competente, sistemas de inspección del trabajo apropiados, que garanticen el cumplimiento de las disposiciones legales referentes a las condiciones de trabajo y protejan a los trabajadores en el ejercicio de su profesión.” Gran cantidad de países fuera de Europa derivan el **control del cumplimiento** de tan importantes reglas de higiene y salud personal pero también los aspectos atinentes a la seguridad vial fundamentalmente a manos de la autoridad que tiene a su cargo la Inspección del Trabajo. En cambio, la legislación europea y la de los Estados Unidos ha enlazado ambos aspectos de la problemática al exigir el uso de aparatos electrónicos –tacógrafos y GPS– que no solamente permiten **el doble control del cumplimiento** de las normas laborales y de la seguridad vial, sino que además facilitan notablemente la labor de las autoridades respectivas y restringen las posibilidades de fraude. En otros países la inspección de los tiempos de manejo se lleva a cabo a través de bitácoras o formatos llenados a mano por los conductores.

Diversidad y género

En diversos foros se ha fomentado y se ha dado especial énfasis a la necesidad y la utilidad de incluir en la conducción de los vehículos de transporte a las personas de **género femenino**. Sin embargo, aún no se ha podido hallar ninguna iniciativa ni programa regulatorios concretos al respecto y tampoco se ha identificado algún tipo de mención sobre temas de género entre las más recientes normas regulatorias.



► Introducción

El transporte por carretera se ha revelado como un importante factor de progreso, que se adapta perfectamente a la complejidad de las estructuras y a la interdependencia de las economías y cadenas de suministro, tanto nacionales como internacionales. El transporte de personas y de mercancías constituye el hilo que articula a todos los demás sectores, alimentando infatigablemente al área de los servicios y a las diversas actividades e industrias de la vida económica de un país y de los países entre sí.

Las modificaciones regulatorias atribuibles a este modo de transporte influyen directamente en la productividad de las empresas e impactan sobre la producción y distribución de bienes y sobre la movilidad de las personas. Además, afectan provechosamente la continuidad, seguridad y adaptabilidad del sector, incluso en situaciones de emergencia nacional, tanto como lo hacen en los períodos de paz y de progreso social de un país, ya que constituyen un medio de comunicación de los más eficaces entre las diferentes comunidades y naciones. Sin duda, la industria del transporte por carretera necesita de una densidad de mano de obra importante. Durante los últimos setenta años, por ejemplo, se han hecho grandes progresos al respecto mediante la adopción de medidas que regulan las condiciones laborales de esta categoría de trabajadores. Sin embargo, en algunos casos este progreso no ha marchado junto con la creciente escala de problemas que surgen como consecuencia del ejercicio de la actividad.

La regulación de las horas de trabajo en la industria del transporte por carretera se ha llevado a cabo de diferente manera o de un modo independiente, si se la compara con lo ocurrido en otras industrias. En efecto, la historia de la regulación del mercado laboral en la industria del transporte por carretera se presenta mayormente vinculada con la evolución de la legislación general de horas de trabajo. Así fue cómo el alcance de las leyes generales sobre reglamentación de horas de trabajo (con una jornada de 8 horas) adoptadas en varios países europeos durante los primeros años posteriores a la Primera Guerra Mundial se extendió al sector del transporte por carretera. Aun así, lo cierto es que la aplicación e inspección de estos marcos generales luego necesitó adaptarse a las particularidades de esta rama de actividad. A medida que se desarrolló la industria del transporte por carretera, las escasas disposiciones contenidas en las leyes generales se presentaron como insuficientes para resolver los nuevos problemas que planteó la naturaleza muy específica del empleo en el sector. Por lo tanto, pronto empezaron a desarrollarse ciertas excepciones a los estándares ordinarios y, en muchos países, comenzó a gestarse una regulación específica que se aplica al sector.

El interés de la OIT por las jornadas laborales y por las condiciones de trabajo en el sector del transporte por carretera se remonta a más de un siglo, exactamente desde la adopción del Convenio sobre las horas de trabajo (industria), 1919 (núm. 1), que incluye dentro de su cobertura al sector transporte. Desde entonces, los mandatos de la OIT han mantenido el interés en uniformar las condiciones de trabajo existentes en el sector del transporte por carretera mediante convenios, recomendaciones y herramientas internacionales que fueron adoptados en 1939, 1979 y 2019. La herramienta más actualizada son las [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#) adoptadas en 2019.

El presente documento, considerado como el resultado explicativo de una investigación informal, busca llenar el vacío existente respecto de información comparada acerca de la regulación de las jornadas laborales y/o de las horas de conducción de los trabajadores del sector. Para su desarrollo, se toman como marco regulatorio los instrumentos adoptados en la materia por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que el lector puede consultar en el Anexo. Mientras que el análisis comparativo se consolida mediante la primera parte del documento -de tipo descriptivo y explicativo- de modelos y normas de la actividad, una segunda parte expone una serie de tablas y fichas comparativas -de fácil acceso y consulta- que contienen detalles de la información nacional e internacional que sustenta el contenido propuesto en el texto. Este documento sirvió para brindar asistencia técnica, aportando una visión comparada sobre diversas prácticas internacionales relevantes en el tema. En particular, fue realizada como un entregable para Comisión de Evaluación de la Jornada de Trabajo del Servicio de

Transporte Automotor de Pasajeros de Carácter Interjurisdiccional creada en el 2020 por el ex-ministro Mario Meoni. El mandato de esta Comisión fue de evaluar “el sistema de jornada de trabajo y posta de relevo de choferes del servicio de transporte automotor de pasajeros de carácter interjurisdiccional.”.

Este documento fue preparado a través de una investigación informal y documental basada en información disponible en Internet (en lugar de cuestionarios oficiales enviados a los Estados miembros de la OIT). Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione. La falta de mención de un país en particular, o de diferencias/enmiendas para países en específico en el caso de las regulaciones de tiempos de trabajo o de conducción no constituye una señal de desaprobación, sino que sólo refleja el resultado de los datos que el autor pudo encontrar en Internet.

► Primera parte. Nota comparativa

En este estudio comparativo se examinarán, a continuación, cuatro bloques temáticos que permiten conocer de un modo bastante esquemático y a modo de diagnóstico el estado actual de la temática. Estos bloques son:

- las jornadas máximas de trabajo y conducción diarias, semanales y mensuales,
- las pausas obligatorias impuestas por las diversas normativas luego de ciertas horas de conducción efectiva,
- los descansos diarios entre jornada y jornada de labor y semanal y,
- los métodos de registración de tales datos, como información para efectivizar el control desde los servicios de inspección del trabajo y de seguridad vial.

1. Horas de trabajo, conducción y descansos

A partir del examen comparativo, surge que una parte de las normativas está dirigida exclusivamente a regular y limitar el trabajo de los conductores dependientes, más como leyes laborales que como normas del tránsito en carreteras orientadas a mejorar la seguridad vial. Aun así, es importante destacar que los regímenes más avanzados limitan el tiempo diario y/o semanal de los conductores propietarios o autónomos –tal como lo establece el Convenio núm. 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979, y la Recomendación núm. 161 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), de la OIT; el Acuerdo Europeo de las Naciones Unidas sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera (AETR); las Directivas europeas y las normas de Australia, Canadá, los Estados Unidos y Nigeria-. Algunas normativas también imponen a las empresas y a los conductores pausas luego de cierta cantidad de horas de conducción continua y descansos entre jornadas y semanalmente.

Desde el punto de vista de la salud y seguridad en el trabajo de los conductores propietarios o autónomos (hombre-camión) y sobre todo desde la óptica de la seguridad vial, es deseable que todas las normas que rigen las horas de conducción de vehículos de transporte de personas y de cargas en carreteras extiendan su ámbito de aplicación a estos conductores en el sector. Sin duda alguna, actualmente estas normativas se sustentan, por un lado, en la protección de los derechos y de la salud de las personas que trabajan -ya sea como subordinados o en forma independiente- y, por otro lado, en la necesidad imperiosa de mejorar la seguridad vial. Respecto de este último aspecto, los conductores profesionales representan a un conjunto de actores fundamentales, sobre todo porque la fatiga y el cansancio –como aspectos específicos de esta actividad en particular– son los principales enemigos del conductor en ruta, sin distinguir entre la condición de propietarios independientes o empleados (asalariados), ni si el transporte es de cargas o de pasajeros.

Por otra parte, se advierte que en varias legislaciones y por distintas razones se anteponen las necesidades del servicio de transporte a la finalidad higiénica y de seguridad vial, al permitir que se superen los mismos lapsos máximos de trabajo o de conducción previstos en las normativas pese a no tratarse de contingencias –o por lo menos no se alude aquí a excepciones ante eventualidades– sino tratándose de obstáculos previsibles y de ningún modo insuperables. De hecho, en tales disposiciones se olvida que un conductor fatigado estará más expuesto a cometer errores en el manejo en carretera, aun cuando haya existido una razón admitida por la ley para extender su tiempo máximo de desempeño frente al volante.

Si bien existen fuertes intereses económicos que presionan sobre las autoridades nacionales, deberían considerarse los ingentes costos que la insuficiente seguridad vial acarrea sobre las vidas humanas y

privilegiar los estudios científicos que, basados en la ciencia médica y en experiencias con simuladores, tabulan con certeza los límites de atención que un conductor puede sostener, cuando se presenta la fatiga y cuando el cansancio troca en agotamiento.

La suspensión de las reglas sobre el tiempo de trabajo o el tiempo de conducción durante la pandemia de la COVID-19 puede resultar en fatiga, estrés y siniestros. La suspensión de las reglas sobre el tiempo de trabajo o el tiempo de conducción en algunos países proporciona una mayor flexibilidad para aliviar la escasez de mano de obra y garantizar la entrega puntual de productos básicos. Sin embargo, muchos conductores profesionales pueden tener que hacer frente a horarios de trabajo más largos y a la falta de períodos de descanso durante la pandemia, lo que puede provocar un aumento de la fatiga y agotamiento, afectando a su salud física y mental, así como a su vida familiar y a sus relaciones. Además, la pandemia puede aumentar la presión ejercida por las entidades de las cadenas de suministro, que puede ser una de las causas subyacentes que inducen a los trabajadores del sector del transporte a adoptar prácticas más arriesgadas e inseguras al volante. La supervisión cuidadosa y las salvaguardias de estos cambios normativos pueden ayudar a prevenir esos efectos negativos y sus resultados conexos en materia de seguridad vial (incluidos los siniestros).

A continuación, se explicitarán esquemáticamente los temas destacados en los bloques anteriores y cuál es su tratamiento de acuerdo con las diferentes normativas consultadas.

1.1 Jornadas máximas de trabajo y/o conducción diarias y semanales

1. El **Convenio núm. 153 de la OIT**, que se refiere al transporte de pasajeros y de cargas en carreteras, interior o internacional, define la “duración del trabajo” como el lapso que los conductores dedican a la conducción y otras actividades durante el tiempo de circulación del vehículo, junto con el trabajo dedicado a tareas auxiliares que se efectúan en relación con el transporte, con la carga o con los pasajeros. En tal sentido, fija dos módulos como tiempo máximo de trabajo, si bien lo menciona como “de conducción”. Se trata de un *módulo diario de 9 horas, incluyendo horas extraordinarias, y del módulo semanal de 48 horas*, permitiendo que las autoridades nacionales habiliten el cómputo por promedios. Este Convenio fue ratificado por nueve Estados miembro (Uruguay, España, México, Türkiye y Uruguay, entre los aquí estudiados, más Ecuador, Iraq, Suiza y Venezuela), razón por la cual su texto se encuentra en estado de revisión. De hecho, se debe aclarar que la República Argentina no adhirió a su mandato. Es importante recordar que los límites horarios están en concordancia con aquellos fijados para el trabajo en general según el Convenio núm. 1 de la OIT, establecidos en 8 horas diarias y 48 horas semanales, si bien los máximos del Convenio núm. 153, como quedó expresado, incluyen eventuales horas extraordinarias.² No obstante, este último aspecto ya ha sido cuestionado en este documento y se presenta como anacrónico, debido a que sería esperable que la regulación del trabajo de conducción en carreteras adoptara parámetros que fueran más cuidadosos respecto de la fatiga, el cansancio y el eventual agotamiento de los conductores. **Es necesario resaltar que, de acuerdo con el artículo 1, párrafo 2 del Convenio núm. 153 de la OIT, la regulación del instrumento no solo extiende sus efectos sobre los conductores empleados, sino también –salvo que se disponga lo contrario– sobre los conductores propietarios e independientes.**
2. **La Recomendación núm. 161**, en concordancia con el Convenio núm. 153, se aplica al personal asalariado de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías o de personas, tanto en el caso de que dicho personal esté empleado en empresas de transporte por cuenta ajena o en empresas que efectúan transportes de mercancías, o ya sea que se trate de personas por cuenta propia. El documento recomienda una jornada máxima

2. El Convenio núm. 1 cuenta actualmente con la ratificación de 47 países.

de 8 horas diarias y 40 horas semanales, mientras que, en caso de realizarse horas extraordinarias, la jornada no debería exceder las 9 horas diarias ni las 48 horas semanales, permitiendo que las autoridades nacionales establezcan el cómputo por promedios. Por otra parte, **también establece en su párrafo dos la aplicabilidad de amplias secciones de la recomendación para el caso de los conductores propietarios y autónomos.**

3. El **Acuerdo europeo de las Naciones Unidas sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera (AETR)**, de 1970,³ fija el tiempo máximo de conducción en 9 horas diarias y 56 semanales, en tanto es posible computar el límite por un lapso bisemanal que no exceda las 90 horas. Además, este Acuerdo permite extender la jornada a 10 horas diarias hasta dos veces por semana para los conductores integrantes de tripulaciones. **Según lo establece su artículo 2, el ámbito de aplicación no establece diferencias según cuál sea la relación laboral del conductor (empleado o autónomo), dado que este instrumento se aplica a cualquier vehículo comercial de carga que lleve a cabo un servicio internacional que cumpla con los parámetros establecidos en su texto.**
4. La **Directiva CE 2002/15**,^{4,5} no indica un máximo diario y fija la pauta semanal en 48 horas, sin embargo, permite computar las horas como un promedio en cuatro meses, previendo que en ningún caso podrán superarse las 60 horas en una misma semana. Este es un claro ejemplo de lo antes señalado respecto de la supremacía de los intereses comerciales de la actividad del transporte por sobre las motivaciones de salud y bienestar de los conductores, que exigen la limitación del tiempo de trabajo y conducción junto con la imposición de mínimos tiempos de descanso. Estas motivaciones se asocian con la fatiga, el cansancio y el agotamiento derivados de una labor que exige un elevado nivel de concentración durante la conducción de vehículos en rutas. Es muy interesante destacar que en esta norma internacional se dispone, al igual que ocurre en el Real Decreto español, que el tiempo de trabajo por cuenta de más de un empresario, es decir ante supuestos casos de “pluriempleo” en la misma rama de actividad, se compondrá de la suma de las horas trabajadas. Para cumplir con este mandato, se establece que cada empresario solicitará por escrito al trabajador que se desempeña en más de un vínculo laboral el cómputo del tiempo de trabajo efectuado para otro empresario, en tanto, el conductor deberá facilitar estos datos también por escrito. Se trata de una norma a ser imitada pues no son pocos los casos de conductores que presentan más de una actividad y para quienes las limitaciones diarias, semanales y mensuales de desempeño solo operan en el plano de lo formal, con el consecuente riesgo para la salud y para la seguridad vial.
5. El **Reglamento CE 2006/561**, por otra parte, prevé un máximo diario de 9 horas, admitiendo la extensión a 10 horas solo dos veces por semana, así como un límite semanal de 56 horas y hasta de 90 en un lapso bisemanal. Esta norma comunitaria aclara que lo dispuesto en su texto no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo fijado en la Directiva 2002/15/CE, norma a la que el instrumento se subordina.
6. **Argentina** ha adoptado los límites de 8 horas diarias, 48 semanales y 200 mensuales en el transporte de pasajeros y de 8,45 horas por día y 44 semanales para el caso de las actividades de transporte de carga. Son objeto de la regulación únicamente para los conductores asalariados –tanto en cuanto a

3. El AETR actualmente aplica a los siguientes países: Alemania, Austria, Albania, Andorra, Azerbaiyán, Bélgica, Bulgaria, Bosnia y Herzegovina, Chipre, República Checa, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Hungría, Grecia, Italia, Islandia, Irlanda, Kazajistán, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Moldavia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Rusia, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Türkiye, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán.

4. La aplicación de la Directiva CE 2002/15 se extiende a 27 países.

5. Esta directiva fue modificada por la Regulación 2020/1054, con algunas de sus enmiendas aplicables a partir del 1 de agosto del 2020, y otras aplicarán a partir del 31 de diciembre de 2024.

la duración máxima diaria y semanal del trabajo como en lo vinculado con los descansos diarios y semanales-, dejando fuera de su ámbito de aplicación los conductores independientes o autónomos.

7. **Australia** prevé en su régimen Standard o básico (denominado por las siglas FRHV) una duración máxima de manejo diario de 11 horas, mientras que en el régimen profesional superior destinado a choferes más experimentados en el manejo de la fatiga (por sus siglas BFM), fija el límite en 12 horas diarias. Por otra parte, el máximo semanal es de 72 horas para el régimen Standard y de 70, en el caso del régimen BFM.
8. Por su lado, **Brasil** fija el máximo de conducción por día en 8 horas, admitiendo un régimen de 12 horas de trabajo con 36 de descanso.
9. **Canadá**, según lo establecen sus dos regímenes jurídicos (al Norte y al Sur del paralelo 60°), permite 14 horas diarias de labor. Sin embargo, la jornada semanal no puede superar las 70 horas al Sur del paralelo 60 ni las 80 horas al Norte de dicho límite geográfico.
10. **Chile** fija el máximo de trabajo de los conductores en 8 horas por día, 45 semanales, en tanto marca un límite mensual de 180 horas que deben cumplirse en no menos de 21 días.
11. **España** ha puesto un tope de 9 horas diarias y de 40 semanales, según lo establece mediante el Real Decreto N° 1561 de 1995, luego consolidado en 2016, que complementa al Estatuto de los Trabajadores, el cual solamente regula el trabajo de los conductores asalariados. Como ya fuera anticipado, la normativa de España indica que en el tiempo de desempeño de los trabajadores vinculados con más de una empresa se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios durante el período considerado. A tal efecto, el empresario deberá solicitar por escrito al trabajador el cómputo de tiempo de labores efectuado para otros empresarios, en tanto que el trabajador también deberá brindar esa información por escrito.
12. En los **Estados Unidos**⁶ se fijó la máxima jornada diaria en 14 horas de trabajo para el transporte de cargas, mientras que para el transporte de personas el límite de horas de trabajo se establece en 15. En ambos casos, la normativa regula el trabajo de los conductores, sean estos independientes o propietarios. En ambos supuestos, el tiempo máximo de conducción efectiva por jornada se fija en 11 horas.
13. **Ghana** establece un límite de 8 horas diarias de acuerdo con su Ley de Tránsito en Carreteras (*Road Traffic Act*), de 2012, y en 48 horas el límite semanal.
14. **Japón** prevé un tiempo máximo de trabajo de 8 horas diarias, según lo establece su Código del Trabajo, si bien este lapso puede ser extendido a 10 horas por acuerdo escrito, en concepto de horas extraordinarias, y respetando un límite semanal de 40 horas. Para el transporte de cargas, el reglamento especial pone un límite de 13 horas diarias, 293 horas mensuales y 3516 horas al año, pudiéndose extender la jornada diaria hasta 16 horas.
15. **India** adoptó el modelo respetando las 8 horas diarias de trabajo y las 48 horas semanales, pudiéndose llegar a 54 horas si se suman horas extraordinarias.
16. **México** es parte de los únicos que establece el máximo diario de 14 horas de conducción para vehículos pesados de carga. En el caso del transporte de pasajeros, el máximo tiempo de manejo está fijado en 9 horas.
17. **Nigeria** establece un tiempo límite de trabajo de 10 o 10.5 horas, extensible hasta 12.5 horas si se debe culminar un viaje, y de 40 horas semanales, que es posible extender hasta 58 horas si hubo horas extraordinarias.

6. Se debe tomar en cuenta que la ley federal de los Estados Unidos contiene una casi innumerable cantidad de excepciones al régimen general.

18. En cambio, **Pakistán** y **Tailandia** parecen adoptar el módulo de 8 horas diarias y 48 semanales.
19. **Uruguay** introduce una diferencia al permitir para el caso del transporte destinado a la rama de la industria 48 horas semanales y, en cambio, 44 horas si se trata de actividades de transporte ligadas al comercio.
20. Por otra parte, **Türkiye** establece un tope diario de 9 horas, con hasta 3 horas extraordinarias diarias, y 45 semanales.
21. **Ucrania** fija los límites en 8 horas diarias y 40 semanales para el transporte de carga, si bien el reglamento que aplica prevé que los conductores que trabajen durante 6 días de la semana no podrán desempeñarse por más de 7 horas diarias.

1.2 Tiempos máximos de conducción generadores de pausas

22. El **Convenio núm. 153 de la OIT** ordena que, luego de 4 horas de conducción, el trabajador goce de una pausa, cuya duración deja librada al dictamen de las autoridades nacionales. La **Recomendación núm. 161**, por otra parte, indica un tiempo máximo de trabajo continuo de 5 horas y de 4 horas si se trata de la labor de conducción, en tanto deja reservada a las autoridades nacionales la fijación de la extensión de las pausas y su posible fraccionamiento. En tal sentido, el **AETR** impone que, tras 4 y media horas de conducción, se otorgue al conductor una pausa de no menos de 45 minutos, admitiendo que se divida en dos pausas de 15 minutos cada una seguida por una pausa de 30 minutos inmediatamente después de este período. El **Reglamento 2006/561**, por otra parte, prevé un descanso de 45 minutos luego de 4,30 horas de conducción, pausa que puede dividirse en dos interrupciones de 15 y 30 minutos, respectivamente. La **Directiva 2002/15**,⁷ en cambio, indica que, tras 6 horas de conducción, debe gozarse de 30 minutos de pausa y además suma que, cuando el tiempo de conducción alcance a más de 9 horas, tal interrupción será de 45 minutos, la cual podrá dividirse en pausas menores de 15 minutos cada una.
23. En **Argentina** el acuerdo colectivo instrumentado mediante el Acta del 20 de diciembre de 2017 prevé para el transporte de pasajeros de media y larga distancia un tiempo máximo de conducción de 2 horas con 2 horas de descanso o un régimen de 3 horas seguidas de una “pausa operativa” de 3 horas. Asimismo, se pactó que, cuando por las características geográficas del recorrido se tengan que superar los tiempos máximos de conducción, se deberán establecer “postas” relevos o recambios del conductor.

El Decreto N° 692/1992 impone una pausa de descanso de 15 minutos al finalizar el tramo de recorrido (descanso que deberá gozarse en la cabecera principal) y, si el recorrido supera los 60 minutos, se tendrá que implementar otra pausa de 5 minutos en cabeceras secundarias. Esta misma normativa dispone que, cuando el trayecto supere los 120 minutos de manejo, se agregarán 5 minutos de descanso cada media hora o fracción adicional. Además, para servicios de larga distancia se añaden 20 minutos para desayuno o merienda y 45 minutos para almuerzo o cena. Por otra parte, la Resolución N°115/2018 de la Secretaría de Gestión del Transporte (del Ministerio de Transporte) impone la doble conducción, es decir, la necesidad de implementar una tripulación de dos conductores, para trayectos superiores a los 200 km. Finalmente, el Convenio Colectivo N° 40/1989, destinado al transporte de cargas, prevé una pausa continua de 30 minutos tras 5 horas de conducción.

24. **Australia** dispone en su régimen Standard una pausa de 15 minutos luego de 5,15 horas de conducción; de 30 minutos tras 8 horas de conducción y de 60 minutos, cuando el tiempo de conducción supere las 11 horas. En cambio, para el grupo de los conductores más experimentados del programa BFM,

7. Esta directiva fue modificada por la Regulación 2020/1054, con algunas de sus enmiendas aplicables a partir del 1 de agosto del 2020, y otras aplicarán a partir del 31 de diciembre de 2024.

se otorgan 15 minutos de pausa luego de 6,15 horas de conducción; de 30 minutos después de 9 de conducción o de 60 minutos, si la conducción superó las 11 horas.

25. **Brasil** prevé, para todos los conductores de carretera, una hora de descanso genérico destinado a refrigerio. Pero, además, de manera más específica, señala una distinción según el tipo de conducción realizada, prescribiendo para los conductores de transportes de pasajeros 30 minutos de pausa, luego de 4 horas de conducción, o una interrupción de 30 minutos, después de 6 horas de conducción, en el caso del transporte de cargas.
26. **Canadá**, siguiendo las especificaciones de sus dos regímenes geográficos, otorga un descanso o pausa de 30 minutos después de 8 horas de conducción.
27. **Ghana** exige descansos de 30 minutos luego de cumplir franjas horarias de 4 horas de conducción. **Nigeria** concede, pasadas las 5 horas de conducción, una pausa de 30 minutos por cada 3 de trabajo, y lo mismo establecen los reglamentos de **Pakistán** y de **Türkiye**.
28. **España**, por su lado, impone una pausa de 30 minutos luego de 6 horas de conducción y de 45 minutos, cuando se sobrepasan las 9 horas de manejo.
29. **India** prevé que, tras 5 horas de conducción, se goce de 30 minutos de pausa.
30. **México** distingue regulaciones al otorgar 30 minutos de pausa, tras 5 horas de conducción en transporte de pasajeros, o luego de 8 horas, en el caso de la conducción de transporte de carga.
31. En el régimen legal de **Chile**, puntualmente para los conductores del transporte urbano de pasajeros, se concede un descanso de 2 horas luego de 4 de conducción. En cambio, para el transporte de carga interurbano la pausa de 2 horas corresponde a los trabajadores solo tras 5 horas de conducción y si la jornada es inferior a 5 horas, la pausa será de 24 minutos por cada hora de conducción.
32. En **Japón**, la ley laboral general otorga 45 minutos de pausa luego de 6 horas de trabajo, en tanto que, si se superan las 8 horas de labor, la pausa será de 60 minutos. En cambio, el reglamento para conductores de transportes de carga indica una pausa de 30 minutos luego de 4 horas de conducción, divisible de modo tal que, luego de 1,20 horas de manejo, se otorgue una pausa de 10 minutos o que, tras 2,20 horas de manejo, se goce de una interrupción de 20 minutos.
33. El régimen legal de los **Estados Unidos** exige una pausa de 30 minutos luego de 8 horas de conducción.
34. **Tailandia** otorga, luego de 4 horas de conducción, una pausa de 60 minutos, que puede ser dividida en tres interrupciones de 20 minutos cada una. En cambio, **Ucrania** ordena 45 minutos de pausa luego de 4 horas de conducción, divisibles en períodos múltiples de 15 minutos cada uno. Por otro lado, Uruguay establece en el transporte de mercancías una pausa de 30 minutos, luego de 4 horas de conducción.

1.3 Descansos entre jornada y jornada de trabajo

35. El **Convenio núm. 153 de la OIT** prevé un descanso diario (cada 24 horas) entre jornadas de trabajo de 10 horas. Sobre esta prescripción general, los gobiernos pueden disponer que se computen por promedios, pero en tal caso los descansos diarios entre jornadas nunca podrán ser menores a las 8 horas ni más de dos veces a la semana. La **Recomendación núm. 161** sugiere que ese descanso sea de 11 horas, admitiendo que las autoridades nacionales regulen su cómputo por promedios sin que, en tal caso, el descanso entre jornadas pueda ser inferior a las 8 horas.
36. El **AETR** establece un descanso mínimo de 11 horas para el transporte internacional, si bien permite que se acorte este descanso mínimo a mínimo 9 horas hasta tres veces entre dos descansos semanales.

37. La **Directiva CE 2002/15** no regula en esta materia, remitiéndose al mandato establecido por el **AETR**, mientras que el **Reglamento CE 2006/561** adopta la pauta de 11 horas de descanso entre jornadas pero permitiendo que esos descansos sean de solo de 9 horas, aunque no más de tres veces a la semana. Adicionalmente este instrumento prevé que en el transcurso de dos semanas consecutivas, el conductor tendrá que tomar al menos dos períodos de descanso semanal normales o un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas, en tanto la reducción se compensará con un descanso equivalente, tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.
38. En **Argentina**, el Convenio Colectivo N° 460/1973 y el acuerdo instrumentado por el Acta del 20 de diciembre de 2017 para el transporte de pasajeros de media y larga distancia realizan una distinción, indicando un descanso de 12 horas entre jornadas, cuando este se puede gozar en la residencia del conductor, o de 10 horas cuando el trabajador se encuentra fuera de la zona de su residencia. Por otra parte, el Convenio Colectivo N° 610/2010 dirigido al personal de transporte interurbano de pasajeros en combis, chárteres, turismo y escolares, prevé 12 horas de descanso entre jornadas, en tanto que el Convenio Colectivo N° 40/1989 para el transporte de cargas remite al artículo 197 de la Ley de Contrato de Trabajo, de manera tal que también se estipula un descanso entre jornadas de 12 horas.
39. **Australia** garantiza 10 horas de descanso diario a partir de la aplicación de sus dos regímenes (Standard y BFM) y lo mismo estipulan las regulaciones de los **Estados Unidos, Tailandia y Ucrania**. En el caso de sus regímenes destinados al Norte o al Sur del paralelo 60, Canadá también prescribe un descanso diario de 10 horas pero este puede reducirse a 8, con el fin de sumar las 2 horas restantes a otro descanso. **Brasil**, en cambio, adopta la pauta de 11 horas de descanso entre jornadas.
40. En el caso de **España**, el Real Decreto N° 1561/1995, consolidado en 2016, remite al Estatuto de los Trabajadores, el cual ordena un descanso diario de 12 horas, pero la norma particular solamente garantiza un descanso mínimo de 10 horas y autoriza a compensar las diferencias hasta alcanzar las 12 horas del Estatuto de los Trabajadores, en períodos de hasta cuatro semanas.
41. **Chile, Japón, México y Nigeria** ordenan que los trabajadores gocen de un descanso mínimo de 8 horas entre dos jornadas de trabajo, mientras que **India y Türkiye** prevén un descanso entre jornada y jornada de 9 horas.
42. **Uruguay** dispone en su ley general que el descanso entre dos jornadas de trabajo debe ser de 12 horas y lo mismo dispone la ley en **Ghana**. **Pakistán**, en cambio, no reglamenta el descanso entre jornadas.

1.4 Descanso semanal

43. Si bien el **Convenio núm. 153 de la OIT** no regula la duración del descanso semanal, la **Recomendación núm. 161** sí sugiere que este descanso sea, como mínimo, de 24 horas semanales.
44. El **AETR** adopta la sugerencia de la Recomendación núm. 161, estableciendo un mínimo de 24 horas semanales de descanso específicamente para los conductores de transportes en ruta. En cambio, la **Directiva CE 2002/15** nada prevé, pero el **Reglamento CE 2006/561** fija un descanso semanal de 24 horas, autorizando que este sea fraccionado bajo la figura de un “descanso semanal reducido”.
45. **Argentina** prevé en el Convenio Colectivo N° 610/2010 un descanso de 24 horas a la semana; en tanto que, en el Convenio N° 460/1973, se fija en 35 horas y, en el Convenio N° 40/1989, se establece un descanso de 36 horas. También se debe señalar que, en la ley general o Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744, se prevé mediante el artículo 204 un descanso semanal desde las 13 horas del sábado hasta las 00 del domingo, lo que constituye un lapso de descanso de 35 horas.

- 46. **Australia** prevé 24 horas de descanso semanal, mientras **Canadá** toma el mismo lapso para cada fin de ciclo. **India** y **Nigeria** fijan un descanso de 1 día a la semana; mientras que **México** y **Ucrania** ordenan dicho descanso modulándolo en 1 día por cada 6 de trabajo. También **Tailandia**, **Pakistán** y **Türkiye** otorgan un descanso semanal de 1 día.
- 47. **Chile** y **Uruguay** establecen, como regla, el descanso semanal de 1 día, en principio, con la intención de que se realice en domingo.
- 48. **Estados Unidos** prevé que el descanso semanal alcance las 34 horas a la semana; **Brasil** otorga 35 horas semanales y **España** fija tal lapso en 36 horas.
- 49. **Ghana** garantiza 48 horas de descanso semanal por cada siete días trabajados, del mismo modo que ocurre en **Japón** donde, para los conductores de transportes de carga, el descanso se goza los sábados y domingos de manera obligatoria.

2. Métodos de control de horas de conducción y de descanso

Tal como expresa la OIT, las regulaciones sobre tiempos máximos de trabajo y de conducción así como respecto de los descansos mínimos obligatorios durante la jornada laboral, entre jornadas y semanal, carecen de eficacia para alcanzar los fines procurados, si no se establecen adecuadas y concretas acciones de control, mediante políticas y acciones de Inspección, en materia de Policía del Trabajo y de seguridad vial, desde las respectivas administraciones.

Desde décadas atrás, se establecieron en diversos países registros documentales en tales materias. Sin embargo, su grado de confiabilidad siempre ha sido relativo y, por añadidura, los adelantos técnicos, actualmente al alcance de los gobiernos y también de los propietarios de los vehículos de transporte de pasajeros y de carga, permiten utilizar métodos automatizados, seguros por inviolables y porque graban la información instantáneamente. Estos métodos contribuyen mucho a mejorar tanto la eficacia de la labor de Inspección como la seguridad vial.

2.1 Métodos de control e inspección

- 50. El método más antiguo de control e inspección es a través de “planillas”, “diarios de a bordo”, “libretas”, “bitácoras” y otros **registros documentales en papel**. A estos, se fueron sumando aparatos como los “tacógrafos” -primero, de manera analógica, mediante las “cajas negras”, y hoy totalmente digitales- junto con los instrumentos de registro electrónico o “E-Log”.
- 51. En pocas palabras, el “**tacógrafo**” es un aparato cuyo mecanismo técnico está dotado de un sistema electrónico que registra el número de horas que pasa un conductor al frente de un vehículo de transporte de mercancías o de pasajeros, las horas de conducción diaria, semanal, mensual y hasta anual, las pausas y los descansos de que disfruta, junto con otras informaciones relevantes. Además, el dispositivo permite que la información grabada y retenida sea volcada posteriormente y en cualquier momento en registros individuales, como las “**tarjetas del conductor**”, que también son electrónicas y están provistas de un microchip capaz de almacenar la totalidad de los datos.
- 52. En efecto, el tacógrafo es complementado por una **tarjeta individual** dotada de un microchip individual, que se asigna a cada conductor, y que este inserta en el aparato cuando empieza a trabajar con el vehículo. En la tarjeta del conductor se graban sus datos personales de identificación (nombre y apellido, número de documento de identidad, número del registro de conducción, etc.) y toda la información que registre el tacógrafo, mediante transferencia electrónica de datos.
- 53. Los registros alcanzados son de **fácil visualización** y permiten su impresión incluso *in situ*, más allá de que la conexión satelital de cada aparato también permite la transferencia de datos de modo inmediato hacia la empresa. En general, los tacógrafos sirven simultáneamente para registrar y

conservar los datos relativos al vehículo que se conduce, tales como las ubicaciones geográficas visitadas, la ubicación en cada instante, las distancias recorridas, las velocidades en cada momento, y hasta ciertos fallos del sistema, entre otras informaciones, a partir de la conexión del aparato con el sistema de geoposicionamiento satelital o GPS.

54. Los **tacógrafos digitales** permiten la grabación y una reserva más precisa y segura de los datos y, al mostrar fácilmente la información recabada, optimizan la labor de los inspectores en carretera, tanto acerca de los aspectos propios de la Inspección del trabajo, como acerca de otros datos que resultan imprescindibles para las agencias de seguridad vial.

2.2 Análisis comparativo

55. El **Convenio núm. 153 de la OIT** todavía dispone que las autoridades de los países que ratifiquen su texto deberán reglamentar el uso de una **“cartilla individual de control”** que será utilizada por los conductores, así como se deberá implementar un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo realizadas excediendo los límites de labor fijados. El instrumento también establece que los empleadores deberán llevar un registro de las horas de trabajo y de descanso de todos y cada uno de sus conductores empleados, de acuerdo con las formas que apruebe la autoridad nacional respectiva. Tal registro deberá estar a disposición de las autoridades de control nacionales. Por otro lado, el **Convenio núm. 153** también previó que los medios tradicionales de control deberán reemplazarse o completarse, en la medida de lo posible, por **medios modernos como los aparatos registradores de velocidades y tiempo**, así como toda vez que sea necesario para ciertas categorías de transporte. Por último, los países que ratifican el Convenio se obligan a prever un sistema de inspección adecuado que realice controles tanto en las empresas como en las carreteras.
56. La **Recomendación núm. 082** establece que los gobiernos deben aplicar a las empresas mineras y de transporte **sistemas adecuados de inspección del trabajo** para asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a las condiciones de trabajo y la protección de los trabajadores en el ejercicio de sus funciones. La Resolución No. 67 adoptada por el Comité de Transportes Interiores de la OIT en 1957 estableció los primeros principios internacionales relativos a la inspección del trabajo en el transporte por carretera, incluida la organización administrativa de la inspección del trabajo en el transporte por carretera, los poderes y deberes del personal de inspección, el alcance de la supervisión de la aplicación de la legislación, principales puntos a cubrir y los métodos de inspección (lugar, frecuencia, documentos, responsabilidades, sanciones). Posteriormente, en 1959, la OIT convocó una reunión de expertos que negoció la primera bitácora o modelo de libro de control individual acordado a nivel internacional.⁸
57. La **Recomendación núm. 161** sugiere que los Estados adopten una **cartilla individual** por cada conductor, junto con un procedimiento para realizar la declaración de las horas de trabajo y para la autorización de las horas extraordinarias. También prevé que cada empleador debe mantener un registro de las horas de trabajo y de descanso de los conductores a su servicio, y que este registro deberá estar a disposición de toda autoridad de control. Asimismo, indica que las autoridades nacionales pueden adoptar **medios modernos, como aparatos registradores de velocidades y de tiempos**, y que se deberán aplicar sistemas de inspección en las empresas y en las carreteras.
58. El **AETR**, firmado en 1970, estableció que todo conductor (o su ayudante) debe anotar en forma detallada sus actividades profesionales, es decir, sus horas de trabajo y conducción, junto con sus horas de descanso en una libreta “individual de control”. Esta libreta deberá estar siempre en poder del conductor para ser presentada a los encargados del control, siempre que sea solicitada. Enmiendas posteriores del texto del AETR establecen, el uso obligatorio de los **tacógrafos digitales**, que desplazan

8. Para mayor referencia, ver *El camino al diálogo social: Compendio de textos de la OIT en el sector del transporte por Carretera (1938-2015)*.

a los registros o bitácoras de papel (salvo en casos de emergencia). **El Anexo pertinente del AETR se modifica de manera paulatina (su última modificación es de 2014), para poder adecuar el método de control a los más actuales desarrollos tecnológicos. El Anexo también cuenta con detalladas instrucciones acerca de la construcción, las pruebas, la instalación y los métodos de inspección, lo que asegura una uniformización de los tacógrafos digitales aplicables a los países que suscriben a este instrumento normativo.**

59. La Directiva CE 2002/15 obligó a los Estados Miembros a lograr que se registre el tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades de conducción de transporte por carretera, en tanto estos registros deberán conservarse como mínimo por hasta dos años después de que finalice el período contemplado. Esta norma europea también prevé que los empresarios del transporte serán los responsables de llevar el registro del tiempo de trabajo de los conductores y que deberán facilitarles una copia del registro de las horas trabajadas cada vez que los trabajadores lo requieran.
60. Por otra parte, el **Reglamento CE 2006/561** se basa en lo establecido en el Reglamento CE 3821/1985, del que es modificadorio, e impone el deber de utilizar el “aparato de control” regulado en sus Anexos I y II para empresas de transporte de pasajeros y de cargas en carreteras. En su versión original, la normativa indicaba que el empresario debía entregar a los conductores un número suficiente de “hojas homologadas”, para el registro individual de la duración del servicio, y que la empresa debía conservar debidamente las “hojas de registro” por lo menos durante un año después de su utilización. Además, debía facilitar una copia de las mismas a los conductores interesados que lo solicitasen y presentarlas o entregarlas cada vez que los agentes encargados del control lo solicitaren. En 2014, el reglamento fue actualizado con el nuevo requisito de disponer de un tacógrafo digital. En tanto ambos, el AETR y el Reglamento CE 2006/561, cuentan con requisitos que aseguran la uniformización e interoperabilidad de los tacógrafos digitales, para asegurar los mismos métodos de control e inspección en la región.
61. Ya desde 1985 se han ido modificando los marcos regulatorios europeos para hacer frente al reto de inspeccionar a la categoría profesional de los conductores de transporte en carretera. Por ejemplo, el **Reglamento CE 1985/3821** dispuso que los conductores utilizarán “hojas de registro” todos los días que condujeran, a partir del momento en que tomaran a su cargo el vehículo, en tanto este tipo de control no se solicitaría antes de que finalizara el período de trabajo diario, con la sola excepción de que se autorizara expresamente su retiro. Tampoco se podría emplear ninguna “hoja de registro” durante un período mayor que aquel para el que se hubiera previsto. El instrumento regulatorio también dictaminó que cada vez que hubiera más de un conductor en el vehículo se realizarán en las “hojas de registro” las modificaciones correspondientes, de tal manera que las informaciones necesarias siempre quedaran asentadas en la hoja del conductor que efectivamente estuviera al volante. También se previó que los conductores registrarán por separado y de modo diferenciado los períodos de conducción, los restantes tiempos de trabajo, los lapsos de disponibilidad, las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario.

Igualmente, cada conductor debía hacer constar en la “hoja de registro” su nombre y apellido, al comenzar cada página; el lugar y fecha, al comenzar y al acabar la hoja; el número de matrícula del vehículo al que haya estado destinado antes del primer viaje registrado en la hoja y también el número de matrícula del que se le destina a continuación, en caso de que se cambie de vehículo, durante la utilización de una hoja de registro. En este tipo de material de control también se tenía que asentar la lectura del cuentakilómetros antes del primer viaje registrado en la hoja, al finalizar el último viaje registrado en la hoja, en caso de cambio de vehículo durante la jornada de servicio (es decir, números del cuentakilómetros del vehículo al que se le hubiere destinado y del cuentakilómetros del vehículo al que se le va a destinar); y, en el caso que correspondiere, la hora específica en que se realizó el cambio del vehículo.
62. El **Reglamento 1985/3821** indicó, por otra parte, que, en caso de avería o de funcionamiento defectuoso del aparato, los conductores deberán indicar los datos relativos a los bloques de tiempos, en la medida en que no los registre correctamente el aparato, en la “hoja” o en las “hojas de registro” o

en una “hoja *ad hoc*” que deberá adjuntarse a la “hoja de registro”. En 2009, la CE dictó el **Reglamento 2009/1266** con el objetivo de modernizar los “tacógrafos” para que fuesen más precisos y confiables, y solicitó a los Estados Miembros que utilicen un sistema de intercambio electrónico de datos común, adoptando el uso del “tacógrafo digital”. A partir del 1 de octubre de 2011, estas especificaciones del Reglamento 1266 se aplican a todos los tacógrafos activados.

Sin embargo, el Reglamento 1985/3821 fue actualizado por el **Reglamento 2014/165**, que introdujo el uso del “tacógrafo inteligente”, un aparato superador del “tacógrafo digital”, que se determinó que fuera instalado en todos los vehículos matriculados, por primera vez, a partir del 15 de junio de 2019. Desde entonces, el tacógrafo inteligente está equipado con las siguientes características de avanzada: mejores mecanismos de seguridad para dificultar el fraude y reducir la carga administrativa, una interfaz con los sistemas de navegación por satélite (GNSS), especialmente el Galileo y el que pertenece a la EGNOS European GNSS Agency; una instalación de comunicación remota para transmitir los datos del “tacógrafo” a los agentes de control presentes en las carreteras cuando el vehículo se mueve, con el propósito de evitar paradas innecesarias para la verificación y, por último, una interfaz ITS para vincular el tacógrafo con otras aplicaciones, como la ITS (Intelligent Transport Systems).

63. Además, es importante conocer que, desde el 18 de marzo de 2016, la Comisión Europea adoptó el **Reglamento de aplicación UE 2016/799**, que se encargó de definir cuáles eran las especificaciones técnicas con las que debía contar el “tacógrafo inteligente”.
64. **Argentina**, desde la sanción del Decreto N° 66.078/1940, relativo al transporte de carga en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los territorios nacionales, exigía el uso de una libreta de trabajo. El Convenio Colectivo 40/1989, por otra parte, prevé que el empleador deberá publicar en lugar visible la “**planilla de horarios**” e impone la obligación de llevar una “**planilla de contralor de kilometraje recorrido**” por duplicado. Además, prescribe que el conductor deberá llevar consigo, durante el viaje, la última planilla liquidada. Entre otras regulaciones, el artículo 52 de la ley laboral general o, Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 de Argentina prevé que el empleador deberá llevar un “libro especial” registrado y rubricado, en las mismas condiciones que se exigen para los libros principales de comercio. En este libro se consignará: individualización íntegra y actualizada del empleador; nombre y apellido, estado civil y fecha de ingreso y egreso del trabajador; remuneraciones asignadas y percibidas; individualización de los trabajadores que generen derecho a la percepción de asignaciones familiares, junto con otros datos que permitan una exacta evaluación de las obligaciones que tiene a su cargo el empleador respecto de los trabajadores.

De manera más específica, se suma el Decreto N° 1335/1973, modificado por el Decreto N° 1038/1997, que dispone que los empleadores que en forma permanente, transitoria u ocasional ejerzan la actividad de transporte automotor de pasajeros, ya sea que lo hagan como actividad principal o accesoria y cualquiera que fuese la naturaleza o modalidad del mismo, deberán proveer a todo su personal de una “**libreta de trabajo**”, rubricada por la autoridad de aplicación, que será confeccionada en doble ejemplar y a un solo efecto. Uno de los ejemplares de este instrumento quedará en poder del empleador y otro, en poder del trabajador.

La Resolución N°239/1998 de la Secretaría de Transportes, por otra parte, aclaró que todo conductor de servicios de transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, cualquiera fuese la naturaleza de los mismos, deberá portar el “**documento de control horario**”, como condición necesaria para la prestación de sus tareas. Este documento deberá ser exhibido toda vez que sea requerido por el personal de fiscalización. En él, deberán constar registros permanentemente actualizados, debiendo consignarse la hora de entrada y salida del conductor al momento de inicio y culminación de las tareas, en tanto los empleadores serán responsables de asegurar que todo conductor porte el documento como condición necesaria para la realización de sus actividades.

Sin embargo, la Ley N° 24.449 de Tránsito y seguridad vial de 1994 impuso a los vehículos afectados al transporte en general -con excepción de los servicios de transporte urbano de carga

y pasajeros- que, a efectos de ejercer el control y para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, los transportes estén equipados con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia, el tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su fiscalización en cualquier lugar donde se encuentre el vehículo. Además, el Decreto reglamentario N° 1716/2008 (anexos I y X) de la ley añadió que tales equipos también deben registrar las horas de conducción y de descanso de los conductores. Asimismo, el artículo 56 de dicha Ley de Tránsito y seguridad vial indica que los empresarios del transporte de cargas deben proporcionar a sus trabajadores la pertinente **“carta de porte”**, de acuerdo con los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación, además de proveer a los conductores de la pertinente **“cédula de acreditación”** para tripular cualquiera de sus unidades. Finalmente, es interesante destacar que la Resolución N° 72/2017 de la Secretaría de Gestión de Transporte dispuso, específicamente para las empresas de transporte turístico nacional, la adopción de dispositivos de Posicionamiento Global (GPS), de acuerdo con las condiciones técnicas que fije la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Con este objetivo, será esta Comisión la autoridad competente que se encargue de fijar el cronograma para la incorporación de los dispositivos en la totalidad de los vehículos del transporte turístico de pasajeros.

65. **Australia** exige, además del registro que deben llevar las empresas de transportes de pasajeros y de cargas, que cada conductor lleve consigo un “parte diario”, es decir, un “libro de trabajo”, en el que debe consignar toda la información relativa a su persona, a la entidad para la cual presta servicios, exactamente cuál es el régimen de manejo en el que se desempeña (es decir, si se trata de horas Standard o BFM) y cuál es el tiempo efectivo de trabajo y de descanso. Además, la agencia National Heavy Vehicle Regulator efectúa auditorías periódicas, tanto respecto de las compañías como de los conductores. En este país, hubo una gran resistencia a la obligatoriedad del uso de los “tacógrafos” que el gobierno implementó a partir de los años noventa, si bien el propósito de la medida se centraba en la necesidad de mejorar la seguridad vial.
66. **Brasil** indica, mediante la Ley N° 13.103, que la jornada de trabajo debe ser controlada y registrada de manera fidedigna, ya sea mediante anotaciones en el “diario de a bordo”, en la “papeleta” o en la “ficha de trabajo externa” o por otros sistemas o medios electrónicos instalados en los vehículos, según lo establezca el criterio de cada empleador. En este país, los vehículos deben estar provistos de un registrador instantáneo e inalterable de velocidades y tiempos de conducción, así como de rastreadores o sistemas electrónicos. El conductor es responsable de la guarda, preservación y exactitud de las informaciones contenidas en esos elementos de registro. La ley también dispone que los equipos automáticos de registración deberán funcionar independientemente de cualquier interferencia del conductor con respecto a los datos grabados.
67. En **Canadá**, el control está a cargo del servicio de inspección y es llevado a cabo por un inspector designado por la autoridad competente que está facultado para presentarse en la empresa transportista y exigir documentación respaldatoria acerca del cumplimiento de la regulación. Este poder de inspección también está facultado para detener a los vehículos durante su travesía, ingresar en ellos y fiscalizar las literas.
68. **Chile**, en su Código del Trabajo, dedica los artículos 25, 25 bis y 26 específicamente al trabajo de conducción de vehículos en ruta, en tanto, no prevé normas en materia de control en tal ámbito. En este país, la Inspección del Trabajo está a cargo de la Dirección del Trabajo, que se constituye como un Servicio técnico dependiente del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Esta Dirección ejerce sus funciones a través de las Inspecciones Provinciales, Departamentales y Comunes y tiene, entre otras tareas, la de implementar el control funcional y técnico de las Inspecciones del Trabajo, la de impartir normas generales e instrucciones adecuadas para el cumplimiento de la función de fiscalización, y, finalmente, la de estudiar y evaluar los resultados de la aplicación de la legislación y reglamentación del trabajo, proponiendo las reformas legales y reglamentarias que la práctica aconseja.

Mediante la Resolución N° 1213/2019 de la Dirección del Trabajo de Chile, se impuso el uso de una “libreta de registro diario” de asistencia de conductores de vehículos de carga interurbana,

donde deben anotarse, entre otros datos, la individualización del conductor, el registro diario de actividades, un resumen control mensual de horas, el comprobante del otorgamiento del descanso semanal compensatorio por los días domingos y festivos trabajados, además de los controles de inspección que hayan sido realizados. En el mismo registro deben anotarse los tiempos de espera y de descanso, el horario de inicio de la actividad y de su finalización, además del origen y destino de cada viaje. Todas y cada una de las hojas y recuadros correspondientes al “registro diario de actividades” deben ser empleadas, incluso en aquellos días en que el trabajador por cualquier causa no hubiese trabajado, en cuyo caso, además de quedar en blanco los espacios pertinentes, se dejará constancia del hecho que corresponda, por ejemplo, día de descanso del chofer, feriado legal, vehículo en reparación, restricción vehicular, licencia médica, permisos, entre otros.

- 69. España** regula mediante el Real Decreto N° 1561/1995, según su texto consolidado en 2016, complementario del Estatuto de los Trabajadores, los regímenes especiales de tiempos de trabajo y descanso, en tanto su sección IV está enteramente dedicada al transporte. En el artículo 10 se indica que el empresario transportista será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores que se desempeñan en más de una empresa, y que deberá conservar tal documentación al menos durante tres años después de que finalice el período considerado. La normativa también dispone que estará obligado a facilitar a los conductores que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas. Por otra parte, este estatuto especial nada dispone acerca de los modos de control de la jornada de trabajo y de los descansos de los conductores, si bien España se supedita a las reglas del AETR y, por lo tanto, le resultan aplicables las exigencias de utilización de un aparato de control tal como los regulados por el Reglamento CE 1985/3821.
- 70. Ghana**, mediante la Regla 135 de la Road Traffic Act, exige el uso de un aparato limitador de velocidad, “libro de registro” y “tacógrafo” toda vez que el vehículo de transporte tenga un peso bruto de, al menos, 3,5 toneladas. Esta norma también solicita que se proporcione información sobre los detalles del vehículo, incluidos el número de registro, marca, modelo y número de chasis, detalles personales de la persona que conduce, incluyendo el nombre y su edad, además del tipo de licencia de conducir, información sobre el origen y el destino del viaje, la distancia del viaje, la hora de salida y la hora de llegada, y el período de descanso y hasta la ubicación para el descanso. También se indica que el trabajador que conduce un vehículo equipado con un “tacógrafo” debe asegurarse de que no se interfieran las huellas mecánicas en la parte delantera del aparato, es decir, la fecha del viaje, el número de registro del vehículo y las lecturas del odómetro al comienzo y al final del viaje. A estas regulaciones se suma que, cuando un trabajador se vea obligado a conducir más de dos vehículos en un día, se deberá sacar la tabla del “tacógrafo” del último vehículo conducido para insertarla en el vehículo actual que se conduce al tiempo que se ingresan los detalles particulares del nuevo período de trabajo.
- 71.** En el caso de **India**, si bien la ley que regula el trabajo de los conductores (The Motor Transport Workers Act, de 1961) no establece reglas específicas de control de tiempos de trabajo y descanso, en cambio, sí prevé la exigencia de que toda empresa dedicada al transporte se inscriba en un registro especial. Por otra parte, la norma dictamina que las empresas deberán mantener correctamente exhibido un aviso que detalle las horas de trabajo, y que muestre claramente para todos los días las horas durante las cuales los trabajadores del transporte motorizado pueden ser obligados a trabajar.
- Por otro lado, la ley mencionada asigna la función de Inspección en la materia a funcionarios gubernamentales, quienes pueden realizar el examen y la indagación que consideren adecuados con el fin de determinar si se cumplen las disposiciones de la norma en cualquier transporte automotor. Entre las facultades de inspección asignadas a los funcionarios se encuentran las de examinar todo registro u otro documento mantenido en cumplimiento de la ley, así como pueden incautar o tomar copia de los registros o documentos o de partes de los mismos que consideren relevantes.
- 72.** En el caso de **Japón**, existe el requisito del uso de **tacógrafos digitales**. Sin embargo, al carecerse de una traducción del documento de la regulación –que solo está disponible en japonés– se hizo imposible un análisis más detallado. No obstante, es posible afirmar que el Ministerio de Salud de

este país desarrolla un intenso control del cumplimiento de las normas sobre tiempos de trabajo y descansos, mediante su Servicio de Inspección.

73. México, a partir de su Ley de Caminos, puentes y autotransporte federal, exige la registración de toda empresa dedicada al transporte para que cada una de las firmas del sector sea autorizada a operar, mientras que por una resolución de la Subsecretaría de Transportes del gobierno federal mexicano, exactamente la **NOM-087-SCT-2-2017**, se dispone que las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Gobernación en materia de control del cumplimiento de la norma se llevarán a cabo a través de la Policía Federal. La NOM establece que los conductores deben llevar una **“bitácora de horas de servicio”**, que puede concretarse mediante un formato impreso o de manera electrónica; en ambos casos, el instrumento deberá ser exhibido ante requerimiento de la autoridad competente. Esta “bitácora de horas de servicio”, instrumentada para el control de los tiempos de conducción y de descanso, debe contener la siguiente puntual información: nombre o razón social del permisionario y su domicilio; tipo de servicio y modalidad; marca, modelo y placas del vehículo; fecha de elaboración de la bitácora; nombre y apellido del conductor; número de licencia del trabajador y su vigencia; origen y destino, especificando el camino a seguir; horas de salida y de llegada; tiempo de servicio conduciendo; tiempo de servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; tiempo fuera de servicio y de descanso; casos de excepción en los que el conductor pueda excederse de la jornada de trabajo y las firmas del conductor y del permisionario o de la persona que este designe como responsable.
74. **Nigeria** fija la autoridad de aplicación de su normativa en la Comisión Federal de Seguridad de las Carreteras (Federal Road Safety Commission). Esta agencia se ocupa, entre muchas funciones de prevención, de la tarea de expedir los certificados, registrar los vehículos y otorgar las licencias de conducir. Simultáneamente, se encarga de controlar el cumplimiento de la normativa, tanto respecto del estado de los vehículos y la labor del conductor, como respecto del cumplimiento de las disposiciones que regulan la actividad del transportista.
75. En **Pakistán** el gobierno está autorizado por la Road Transport Workers Act, de 1961, a requerir que los empleadores fijen de antemano las horas de trabajo de los conductores, para cumplir con las disposiciones de la ley, y prevé el registro de las horas de labor. La normativa ordena que todo empleador debe mantener en la oficina del servicio de transporte por carretera un registro de las horas trabajadas y de la extensión de tiempo libre y los intervalos permitidos para el descanso y las comidas de cada trabajador. También prescribe que en el mismo registro se computen, por separado, los detalles de todas las horas extraordinarias desarrolladas por el trabajador.
76. **Tailandia** no dispone en la Ley General de protección del trabajo (Labor Protection Act. N° 2541) reglas específicas sobre registros, bitácoras o planillas destinadas a facilitar el control del cumplimiento de los tiempos de trabajo y de descanso. En cambio, exige, solamente a los empleadores que poseen diez o más trabajadores, llevar un registro de su personal a cargo, para permitir el trabajo de inspección. En este país, la ley citada faculta a los inspectores de trabajo gubernamentales, dependientes del Ministerio de Trabajo, para realizar la fiscalización.

En efecto, la Ley General N° 2541 exige a esos empresarios en particular llevar un registro de empleados donde conste nombre y apellido de los trabajadores y su género; nacionalidad; fecha de nacimiento o edad; domicilio de residencia actualizado; fecha de inicio del empleo; puesto u obligaciones laborales; salarios u otra remuneración que el empleador acuerde pagar al empleado; fecha de terminación del empleo, en caso que corresponda. Asimismo, el empleador con diez o más dependientes debe documentar los pagos efectuados, haciendo constar, entre otros datos, los días hábiles y las horas de trabajo.
77. En **Türkiye** es obligatorio el uso de **“tacógrafos”** en autobuses de transporte interurbano y en vehículos interurbanos de carga o transporte de pasajeros. En el dispositivo se debe registrar el tiempo de trabajo de los conductores, sus descansos y las velocidades desarrolladas por los vehículos. Los

registros obtenidos deberán conservarse durante un mes en cada vehículo y durante cinco años en poder de la empresa.

78. **Ucrania** dispone que cada conductor debe llevar una **“hoja de ruta”**, en la que se asienta el tiempo de trabajo, en tanto, el control de este instrumento se encuentra a cargo del Servicio Estatal de Ucrania para la Seguridad del Transporte. Sin embargo, Ucrania está adherida al AETR, por lo que se encuentra actualmente adaptando su legislación a los requerimientos de la Comunidad Europea y en camino de incorporar el uso de **“tacógrafos”**, para el registro de la duración del trabajo y de los descansos y las velocidades alcanzadas por los vehículos, según lo que dispone el Reglamento CE 1985/3821.

79. Los **Estados Unidos** imponía a todo transportista (propietario) y a todo conductor (empleado) llevar una **“planilla o grilla”**, a modo de bitácora, en la cual deberán volcar información relativa a su identificación, la de la compañía y, principalmente, a su estatus laboral, con indicación precisa acerca del tiempo de servicio, de conducción y de descanso cumplido. Esta **“grilla”** puede ser manuscrita o completarse electrónicamente mediante un sistema creado a tal efecto, que haya sido autorizado por la Federal Motor Carrier Safety Administration. La grilla deberá ser actualizada cada 24 horas.

Sin embargo, en 2012 se impuso el uso de un **“tacógrafo digital”** o **“dispositivo de registro automático de a bordo”** (AOBRD, por sus siglas en inglés) para el transporte de pasajeros y para todos los vehículos que transportasen cargas peligrosas, en tanto que, desde enero de 2018, esta exigencia también rige para todos los conductores de camiones. Las nuevas disposiciones fueron recibidas con resistencia por parte de los conductores, que las consideraron una restricción a la libertad.

Más allá de ello, la norma entró en vigencia y -según sus principios- resulta obligatorio para todas las empresas privadas de transporte de pasajeros instalar un **“tacógrafo digital”** (AOBRD) en vehículos nuevos que posean una masa de más de 3,5 toneladas en el transporte de mercancías o que transporten a más de nueve personas, incluido el conductor, en el caso del transporte de pasajeros. A partir de la nueva norma, los conductores están obligados a registrar con sus tarjetas electrónicas y a enviar a la sede de la empresa sus horas de trabajo y tiempos de conducción, así como cuáles son los lapsos de descanso, todo a través de una conexión electrónica. Consecuentemente, todo conductor debe registrar cada 24 horas su actividad en una grilla especial (formulario MSC-59 o MSC 139 y 139ª) o mediante un **“dispositivo de registro automático de a bordo”** o de un **“registro electrónico de a bordo”**. Sin embargo, más allá de la existencia de estas opciones, el **“registro electrónico de a bordo”** puede ser impuesto desde la Administración Federal de Seguridad en el Transporte Automotor (FMCSA), para el supuesto caso de que se detectaran incumplimientos a la normativa respecto de los tiempos de conducción. Ante esta posibilidad, la instalación del **“registro electrónico de a bordo”** funciona como una especie de **“sanción”** o, mejor dicho, como un régimen agravado de control, constituyéndose en el paso previo a imponer una nueva sanción.

La grilla electrónica debe contener los siguientes datos: fecha del viaje, número de matrícula del vehículo, nombre y apellido del operador, registro de las últimas 24 horas, tiempo total de trabajo, tiempo total de conducción, tiempo total de servicio, cantidad total de millas conducidas, total de horas de servicio en los últimos siete días, tiempo total de servicio en los últimos ocho días y los consecutivos cambios de estado. La información debe ser accesible sin que sea necesario que el oficial de la administración federal ingrese al vehículo, debiendo el transportista que utiliza este sistema de registro asegurarse de que el conductor solo pueda ingresar información en los tiempos de descanso, que el sistema no pueda ser alterado y que además pueda ser examinado por la autoridad con facilidad.

80. **Uruguay** establece que el control del horario de trabajo en el transporte se realice mediante **“planillas de control de horario”**, que deberán confeccionarse por duplicado.



► Segunda parte. Fichas comparativas

► Ficha 1. Resumen general

Presencia de regulación en relación con los límites de conducción y tiempos de descanso

	Pausas durante la conducción	Límite diario de conducción	Límite semanal de conducción	Tiempos diarios de descanso	Tripulación o dos conductores	Límite bisemanal o mensual de conducción	Límites en transporte sobre ferrys o ferrocarriles
Convenio núm. 153 de la OIT (alcance global)	X	X	X	X	X		X
Recomendación núm. 161 de la OIT (alcance global)	X	X	X	X			
AETR (alcance regional)	X	X	X	X	X	X	X
Unión Europea (alcance regional)	X	X	X	X	X	X	X
Argentina	X	X	X	X	X	X	
Australia	X	X	X	X	X	X	
Brasil	X	X	X	X	X		
Canadá	X	X	X	X	X	X	X
Chile	X	X	X	X		X	
España	X	X	X	X			X
Ghana	X	X	X	X			
India	X	X	X	X			
Japón	X	X	X	X		X	X
México	X	X		X	X		
Nigeria	X	X		X			
Pakistán	X	X	X				
Tailandia	X	X	X	X			
Türkiye	X	X	X	X			
Estados Unidos	X	X	X	X	X		
Ucrania	X	X	X	X	X		
Uruguay	X	X	X	X			

► Ficha 2. Legislaciones que fijan horas máximas de trabajo/conducción y pausas

Legislación	Horas de trabajo/conducción	Pausas
Convenio núm. 153 de la OIT	9 hs diarias/48 hs semanales	Tras 5 hs de conducción
Recomendación núm. 161 de la OIT	8 hs diarias/40 hs semanales	Tras 5 hs de labor y 4 hs de conducción
AETR	8/9 hs diarias y 40 hs semanales	Tras 4 hs de conducción, 30'
Directiva CE 2002/15	48 hs semanales	Tras 6/9 hs de conducción: 30' y, en más de 9 hs, 45'
Reglamento CE 2006/561	9 hs diarias (pudiendo extenderse a 10 hs dos veces por semana) y 56 hs semanales	Tras 4,30 hs de conducción, 45'
Argentina	Transporte de pasajeros: 8 hs diarias y 200 hs mensuales; con dos conductores: 192 mensuales. Transporte de carga: 8,45 hs diarias y 44 hs semanales.	Con dos conductores: cada 2 hs Transporte de cargas: tras 5 hs de conducción, 30'
Australia Régimen FRHV	Transporte de carga y pasajeros: 11 hs diarias y 72 hs semanales	Tras 5,15 hs de conducción, 15' Tras 8 hs de conducción: 30' Tras 11 hs de conducción: 60'
Australia Régimen BFM	Transporte de carga y pasajeros: 12 hs diarias y 72 hs semanales	Tras 6,15 hs de conducción, 15' Tras 8 hs de conducción, 30' Tras 12 hs de conducción, 60'
Brasil	8 hs diarias o 12 hs de trabajo por 36 de descanso	60 minutos para refrigerio. Transporte de pasajeros: tras 4 hs de conducción, 30' Transporte de carga: tras 6 hs de conducción, 30'
Canadá	14 hs diarias y 70 hs semanales	Tras 8 hs de conducción, 30'
Chile	8 hs diarias, 45 hs semanales y 180 hs mensuales	Transporte urbano de pasajeros: luego de 4 hs de conducción, un descanso de 2 hs. Transporte de carga interurbano: pausa de 2 hs, tras 5 hs de conducción. Si la jornada es inferior a 5 hs, la pausa será de 24 minutos por cada hora de conducción
España	9 hs diarias y 40 hs semanales	Tras 6 hs de conducción, 30'
Estados Unidos	14 hs diarias, en transporte de carga y 15 hs diarias, en transporte de pasajeros	Máximo de conducción en transporte de carga: 11 hs y en transporte de pasajeros: 10 hs
India	8 hs diarias y 48 hs semanales	Tras 5 hs de conducción, 30'
Japón	13 hs para transporte de carga y para transporte de personas, 8 hs diarias y 40 hs semanales.	Tras 4 hs de conducción, 30' en transporte de carga
Ghana	8 hs diarias y 48 hs semanales	Tras 4 hs de manejo, 30'
México	14 hs diarias	En transporte de pasajeros: tras 5 hs de conducción, 30' y en transporte de carga: tras 8 hs de conducción, 30'
Nigeria	10 o 10,30 hs diarias y 40 hs semanales	Tras 5 hs de conducción, 30' cada 3 hs de conducción
Pakistán	8 hs diarias y 48 hs semanales	Tras 5 hs de conducción, 30'
Tailandia	8 hs diarias y 48 hs semanales	Tras 4 hs de conducción, 60' o 3 pausas de 20'.
Türkiye	9 hs diarias y 45 hs semanales	Tras 5 hs de conducción, 30'
Ucrania	8 hs diarias y 48 hs semanales	En transporte de carga: tras 5 hs de conducción, 2 hs de pausa y, en transporte de pasajeros: tras 4 hs de conducción, 45'.
Uruguay	8 hs diarias y 48 hs semanales, en industria, y 44 hs semanales, en comercio	Tras 4 hs de conducción, 30'

► Ficha 3. Cuadro comparativo de los límites diarios de conducción

	Tiempo máximo de conducción diaria
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	Límite máximo de conducción de 9 hs diarias, pero las autoridades nacionales pueden establecer su cómputo mediante promedios.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	Límite máximo de 8 hs diarias, pudiendo las autoridades nacionales establecer el cómputo por promedios, sin exceder las 10 hs diarias.
AETR (regional)	Límite máximo diario de 9 hs, pudiendo aumentarse a 10 hs solo dos veces por semana.
Unión Europea (regional)	Límite máximo diario de 9 hs, pudiéndose ampliar a 10 hs diarias solo dos veces a la semana.
Argentina	Límite máximo diario de 8 hs extensible a 9 hs, si se compensa en otra jornada hábil de la semana.
Australia Régimen FRHV	Límite máximo diario de 11 hs.
Australia Régimen BFM	Límite máximo diario de 12 hs.
Brasil	Límite máximo diario de 8 hs. Por acuerdos colectivos, se pueden pactar jornadas de 12 hs de trabajo por 36 hs de descanso.
Canadá	Límite máximo diario de 12 hs, al Sur del paralelo 60, y de 14 hs, al Norte.
Chile	Máximo diario en carreteras y en transporte urbano de 8 hs.
España	Límite máximo diario de 9 hs.
Estados Unidos (solo vehículos de carga en larga distancia)	Límite máximo diario de 11 hs y hasta de 14 hs, en servicio
Estados Unidos	Límite máximo diario de 11hs y hasta de 15 hs, en servicio.
Ghana	Límite máximo de 8 hs diarias.
India	Límite máximo diario de 8 hs diarias.
Japón	Máximo diario de 8 hs de conducción, pudiendo estar en servicio hasta 13 hs, extensibles a 16 hs.
México	Límite máximo diario de 14 hs en carretera.
Nigeria	Límite máximo diario de 10 o 10,30 hs, salvo para la culminación del viaje, pudiendo en ese caso extenderse a 12,30 hs.
Pakistán	Límite máximo diario de 8 hs.
Tailandia	Límite máximo diario de 8 hs.
Türkiye	Límite máximo diario de 9 hs, con hasta 3 hs extraordinarias.
Ucrania	Límite máximo diario de 8 hs.
Uruguay	Límite máximo diario de 8 hs.

► Ficha 4. Cuadro comparativo de las pausas de descanso

	Pausas durante la conducción
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	Pausa cada 5 hs de conducción, pudiendo autorizar la autoridad nacional la extensión de las pausas.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	Pausa luego de 5 hs de labor y tras 4 hs de conducción, estando las autoridades nacionales habilitadas a aumentar en no más de 1 h esos límites.
AETR (regional)	Límite máximo diario de 9 hs, pudiendo aumentarse a 10 hs solo dos veces por semana
Unión Europea (regional)	Pausas de 30 minutos, en conducciones de entre 6 y 9 hs y, en conducción superior a 9 hs, pausa de 45 minutos. Las pausas pueden dividirse en períodos de 15 minutos como mínimo. El Reglamento CE 2006/561 prevé pausas de 45 minutos luego de 4,30 hs de conducción, las que pueden dividirse en dos pausas de 15 y 30 minutos, respectivamente.
Argentina	En transporte de pasajeros de media y larga distancia, un tiempo máximo de conducción de 2 hs con dos de descansos o un régimen de 3 hs, seguidas de una "pausa operativa" de 3 hs. Cuando las características geográficas del recorrido obliguen a superar los tiempos máximos de conducción, se deberán establecer "postas" o relevos o recambios del conductor. Además, se impone una pausa de descanso de 15 minutos al finalizar el tramo de recorrido (en la cabecera principal) y, si el recorrido supera los 60 minutos, otra pausa de 5 minutos en cabeceras secundarias. Si el trayecto supera los 120 minutos, se agregarán 5 minutos de descanso cada media hora o fracción adicional. Para servicios de larga distancia, se agregan 20 minutos para desayuno o merienda y 45 minutos para almuerzo o cena. Para transporte de cargas, se prevé una pausa continua de 30 minutos tras 5 hs de conducción.
Australia	En el régimen de conducción Standard, una pausa de 15 minutos luego de 5,15 hs de conducción, de 30 minutos tras 8 hs de conducción y de 60 minutos, cuando el tiempo de conducción supere las 11 hs. En cambio, para los conductores del programa BFM, 15 minutos de pausa luego de 6,15 hs de conducción, de 30 minutos después de 9 hs de conducción y de 60 minutos, si la conducción superó las 11 hs.
Brasil	En transporte de pasajeros, 30 minutos tras 4 hs de conducción. En transporte de carga, 30 minutos tras 6 hs de conducción. Además, 1 h para refrigerio coincidente con la parada obligatoria del vehículo.
Canadá	En sus dos regímenes geográficos, se otorga un descanso o pausa de 30 minutos después de 8 hs de conducción.
Chile	En transporte urbano de pasajeros, 2 hs de pausa luego de 4 hs de conducción. En transporte de carga interurbano, 2 hs de descanso tras 5 hs de conducción. Si la jornada es de menos de 5 hs, el descanso será de 24 minutos por cada hora conducida.
España	Pausa de 30 minutos tras 6 hs de conducción. Si la jornada es superior a 9 hs, la pausa será de 45 minutos.
Estados Unidos	Pausa de 30 minutos, luego de 8 hs de conducción.
Ghana	Luego de 4 hs de conducción, corresponden 30 minutos de descanso.
India	Pausa de 30 minutos, luego de 5 hs de conducción.
Japón	En general, según el Código de Trabajo, corresponden 45 minutos de pausa luego de 6 hs de trabajo y, si se superan las 8 hs de labor, la pausa será de 60 minutos, mientras que el Reglamento para conductores de transportes de carga indica una pausa de 30 minutos luego de 4 hs de conducción, divisible de modo tal que, luego de 1,20 hs de manejo, se otorgue una pausa de 10 minutos o que, tras 2,20 hs de manejo, se goce una interrupción de 20 minutos.
México	Luego de 4 hs de conducción, una pausa de 2 hs; mientras que, para el transporte de carga interurbano, la pausa de 2 hs corresponde tras 5 hs de conducción. Si la jornada es inferior a 5 hs, la pausa será de 24 minutos por cada hora de conducción.
Nigeria	Tras 5 hs de manejo, corresponden pausas de 30 minutos por cada 3 hs de conducción.
Pakistán	Luego de 8 hs de conducción, pausa de 30 minutos.
Tailandia	Tras 5 hs de conducción, corresponde una pausa de 60 minutos.
Türkiye	Tras 8 hs de manejo, una pausa de 30 minutos.
Ucrania	En transporte de pasajeros: 45 minutos de pausa cada 4 hs de conducción, divisibles en períodos de 15 minutos.
Uruguay	Pausa de 30 minutos, luego de 4 hs de conducción.

► Ficha 5. Cuadro comparativo de los límites de conducción semanal

	Límite de conducción semanal
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	Máximo 48 hs semanales, pero las autoridades nacionales pueden admitir que se fijen mediante promedios.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	Máximo 40 hs, pudiendo extenderse a 48 hs si median horas extraordinarias y, cuando median importantes períodos de simple presencia, de espera o disponibilidad o de interrupciones, las autoridades nacionales pueden extender ese límite por más de 10 hs pero nunca más de 12 hs diarias.
AETR (regional)	Máximo 48 hs semanales.
Unión Europea (regional)	Máximo 48 hs semanales, pudiéndose promediar hasta en períodos de cuatro meses sin superar las 60 hs semanales. El Reglamento CE 2006/561 establece un límite de 56 hs semanales.
Argentina	Máximo 44 hs semanales (y no más de 8,45 hs por día) según CC 40/89 para carga. El resto, 48 hs (según Ley general N° 11.544).
Australia Régimen Standard	Máximo de 72 hs en 7 días. Sin embargo, la Fair Work Act del 09/04/2020 ha establecido un máximo semanal de 38 hs.
Australia Régimen BFM	Máximo de 168 hs en 14 días.
Brasil	Máximo de 35 hs semanales.
Canadá	Máximo de 70 hs semanales al Sur del paralelo 60° y máximo de 80 horas semanales al Norte de dicho paralelo.
Chile	Máximo de 45 hs semanales, según la ley general (Código del Trabajo).
España	Máximo de 40 hs semanales, según el Estatuto de los Trabajadores.
Estados Unidos	Máximo de 60 hs en 7 días o bien 80 hs en 8 días, si se opera todos los días de la semana.
Ghana	Límite máximo de 8 hs diarias.
India	Máximo de 48 hs semanales y, si se realizan horas extras, el máximo es de 54 hs semanales.
Japón	Según el Código del Trabajo, el límite semanal es de 40 hs.
México	Las leyes mexicanas no prevén máximos semanales.
Nigeria	Máximo de 40 hs semanales y, si se realizan horas extras, el máximo será de 58 hs semanales (ley general).
Pakistán	Máximo de 48 hs semanales.
Tailandia	Máximo 48 hs semanales.
Türkiye	Máximo de 45 hs por semana (ley general).
Ucrania	Máximo de 40 hs semanales.
Uruguay	La ley general dispone un máximo de 44 hs semanales en el comercio y 48 hs, en la industria.

► Ficha 6. Cuadro comparativo sobre los requisitos de descanso

	Período de descanso diario: libre disposición del tiempo (en horas consecutivas)
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	El descanso diario de los conductores deberá ser por lo menos de diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas, contando a partir del comienzo de la jornada de trabajo. El descanso diario podrá calcularse como promedio por períodos que determinará la autoridad o el organismo competente de cada país, quedando entendido que no podrá en ningún caso ser inferior a ocho horas ni reducirse a ocho horas más de dos veces por semana.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	Descanso de 11 hs entre dos jornadas. Las autoridades nacionales pueden habilitar el cómputo promediado pero nunca el descanso puede ser menor a 8 hs.
AETR (regional)	En transporte de mercancías, el descanso mínimo diario es de 11 hs. Las autoridades nacionales pueden reducir el descanso hasta 9 hs no más de dos veces por semana si el descanso puede tomarse en el lugar de residencia del conductor o puede reducirse hasta a 8 hs diarias, hasta dos veces a la semana, cuando por razones de servicio no puede ser tomado en el lugar de residencia. En transporte de pasajeros, el descanso mínimo es de 10 hs consecutivas o de 11 hs consecutivas, pudiendo reducirse hasta dos veces por semana a 10 hs consecutivas y dos veces por semana a 9 hs consecutivas, en los casos en que el servicio de transporte tenga una pausa prevista en el horario de 4 hs consecutivas, por lo menos, o dos pausas previstas en el horario de 2 hs consecutivas, como mínimo, y cuando durante dichas pausas el tripulante no realice ninguna tarea de ningún tipo.
Unión Europea (regional)	La Directiva CE 2002/15 remite al AETR en esta materia. El Reglamento CE 2006/561 prevé un descanso diario de 11 hs, dividido en un doble descanso compuesto por uno de 3 hs más otro de 9 hs.
Argentina	Transporte de pasajeros de media y larga distancia, 12 hs en la residencia del conductor y 10 hs fuera de la residencia (CC 460/73). En transporte de pasajeros interurbanos, 12hs (CC 610/2010) y, en transporte de cargas, 12 hs por remisión a la Ley de Contrato de Trabajo.
Australia	Descanso mínimo de 10 hs continuas entre jornadas en ambos regímenes de conducción (Standard y BFM).
Brasil	Descanso mínimo 11 hs.
Canadá	Descanso mínimo 10 horas, debiendo ser por lo menos 8 de estas horas continuas y pudiéndose añadir las 2 hs restantes a otro descanso entre jornadas.
Chile	Descanso de 8 hs, en transporte de cargas y pasajeros de larga distancia. Transporte urbano de pasajeros, descanso mínimo de 10 hs.
España	Descanso mínimo de 12 hs diarias (por remisión al Estatuto de los Trabajadores) pero se garantiza un descanso mínimo de 10 hs diarias, autorizando a compensar las diferencias hasta las 12 hs del ET en períodos de hasta cuatro semanas.
Estados Unidos	Descanso mínimo de 10 hs.
Ghana	Descanso mínimo de 12 hs.
India	Descanso mínimo de 9 hs.
Japón	Descanso mínimo de 8 hs.
México	Descanso mínimo de 8 hs.
Nigeria	Descanso mínimo de 8 hs entre jornadas.
Pakistán	No se prevé un descanso mínimo entre jornadas.
Tailandia	Mínimo de descanso entre jornadas de 10 hs.
Türkiye	9 hs de descanso mínimo entre jornadas.
Ucrania	Descanso mínimo de 10 hs.
Uruguay	Descanso mínimo de 12 hs.

► Ficha 7. Cuadro comparativo sobre los requisitos en relación con la tripulación múltiple

	Tripulación múltiple o dos conductores
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	La autoridad nacional podrá establecer excepciones al régimen de descanso diario mínimo, en el caso de vehículos con dos conductores. La Recomendación núm. 161 también alude a esa posibilidad, en materia de tiempo máximo de conducción.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	Nada prevé al respecto.
AETR (regional)	Si el vehículo cuenta con dos conductores y litera en la que descansar confortablemente, el descanso mínimo podrá ser de 8 hs, pero si no se dispone de esa comodidad, el descanso debe ser de 10 hs, que pueden gozarse en el vehículo siempre que esté detenido. En materia de pausas, se prevé que el trabajador que no conduce podrá gozarlas con la sola condición de no desarrollar ninguna tarea.
Unión Europea (regional)	El Reglamento CE 2015/561 dispone que cuando haya dos conductores, el descanso diario mínimo de 9 hs se podrá contar en el espacio de 30 hs desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior. Asimismo, se establece que cuando haya dos conductores, la presencia de uno de ellos es optativa durante la primera hora de conducción. La Directiva CE 2002/15 prevé que cuando hay dos conductores, el tiempo transcurrido por el trabajador que va sentado junto al que conduce o que pasa acostado en litera será considerado tiempo a disposición del empleador.
Argentina	La Res.115/2018 y el Acta 20/12/2017 exigen dos conductores en vehículos de más de 21 pasajeros y recorrido de 200 km o más, debiéndose alternar cada 2 hs de manejo o bien realizando 3 hs de conducción y 3 hs de pausa operativa, con un espacio para el descanso separado de la cabina de conducción. Durante la pausa operativa, el trabajador que no conduce no realizará ninguna tarea. Cuando hay dos conductores, la jornada máxima mensual es de 192 hs y, si hubiera horas extraordinarias, el máximo será de 250 hs.
Australia Régimen Standard	Descanso de 5 hs continuas en litera aprobada, mientras maneja el otro conductor. Además, cada 5,30 hs de conducción 15 minutos de pausa; cada 8 hs de conducción 30 minutos de pausa; cada 11 hs de conducción 60 minutos de descanso divisibles en lapsos de 15 minutos.
Australia Régimen BFM	Descanso de 5 hs en litera aprobada, mientras maneja el otro conductor. Descansos de 15 minutos en 6,15 hs de trabajo, de 30 minutos luego de 9 hs de trabajo y de 60 minutos, divisibles en lapsos de 15 minutos, tras 12 hs de trabajo.
Brasil	En los casos de dos conductores, el tiempo de descanso se puede hacer con el vehículo en movimiento, asegurando un descanso mínimo de 6 hs consecutivas fuera del vehículo en un alojamiento externo o bien en la cabina con cama, con el vehículo estacionado, cada 72 hs.
Canadá	En caso de equipo de conductores en vehículos con litera, se puede cumplir con el tiempo mínimo de descanso de 8 hs corridas y 10 hs en total, en dos períodos, si ningún período de descanso es menor a 4 hs o durante el tiempo libre que se descansa en la litera.
Chile	No está regulado.
España	No está regulado.
Estados Unidos	No se cuenta como tiempo de trabajo el que transcurre un trabajador sentado junto al otro conductor, mientras el vehículo circula.
Ghana	No está regulado.
India	No está regulado.
Japón	No se encontraron normas al respecto.
México	Se exige un segundo conductor en trayectos de más de 9 hs.
Nigeria	No está regulado
Pakistán	No está regulado.
Tailandia	No está regulado.
Türkiye	No está regulado.
Ucrania	Se exigen dos conductores en transporte de personas con recorrido de más de 500 km. Cuando hay dos conductores y el vehículo tiene cama, el tiempo de descanso se computa al 50% en horas. Igualmente, cada conductor debe gozar de 8 hs de descanso consecutivo cada 24 hs
Uruguay	No está regulado.

► Ficha 8. Cuadro comparativo conducción quincenal o mensual

	Límite de conducción quincenal o mensual
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	No se prevé.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	No se prevé.
AETR (regional)	Máximo de 92 hs en dos semanas consecutivas.
Unión Europea (regional)	Tiempo máximo de conducción en 2 semanas: 90 hs.
Argentina	Transporte de pasajeros: 200 hs por mes. Con dos conductores el máximo es de 192 hs mensuales y, si hubiera horas extraordinarias, el máximo será de 250 hs mensuales.
Australia Régimen (Standard)	Máximo de 144 hs de conducción en 14 días.
Australia Régimen (BFM)	Máximo de 336 hs en 14 días.
Brasil	No se prevé.
Canadá	Máximo de 120 hs de conducción en 14 días.
Chile	Máximo de 180 hs mensuales.
España	No se prevé.
Estados Unidos	No se prevé.
Ghana	No se prevé.
India	No se prevé.
Japón	Máximo de 293 hs mensuales.
México	No se prevé.
Nigeria	No se prevé.
Pakistán	No se prevé.
Tailandia	No se prevé.
Türkiye	No se prevé.
Ucrania	No se prevé.
Uruguay	No se prevé.

► Ficha 9. Excepciones (trenes y ferrys)

	Transporte sobre trenes y ferrys
Convenio núm. 153 de la OIT (global)	La autoridad nacional podrá establecer excepciones en relación con la duración del descanso diario en el caso de vehículos que utilicen un <i>ferry-boat</i> , balsa o tren.
Recomendación núm. 161 de la OIT (global)	Nada prevé al respecto.
AETR (regional)	No se considera como “otros trabajos” el tiempo transcurrido en el transporte en ferry o en un tren y podrá ser calificado como un “descanso”. Cuando un conductor acompaña a un vehículo que se transporta en ferry o tren y toma un período de descanso diario regular, ese período puede ser interrumpido no más de dos veces por otras actividades. El tiempo que el trabajador viaja para hacerse cargo de un vehículo o vuelve de dejarlo, en ambos casos cuando el vehículo no está en su domicilio ni en el centro operativo del empleador, no se contará como descanso, salvo que el conductor esté en un ferry o tren y tenga acceso a instalaciones adecuadas para dormir.
Unión Europea (regional)	La Directiva CE 2002/15 considera tiempo de disponibilidad a los períodos en los que el conductor acompaña un vehículo en un transbordador o tren. El Reglamento CE 2006/561 prevé que el período de descanso diario normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren podrá interrumpirse dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total a una hora.
Canadá	El conductor que viaja en un cruce de ferry que demora más de 5 hs no está obligado a tomar las 8 hs consecutivas de tiempo de descanso obligatorio si el tiempo transcurrido descansando en una litera para dormir mientras espera en la terminal para abordar el ferry, en alojamientos de descanso en el ferry o en una parada de descanso que está a no más de 25 km del punto de desembarque del ferry se combinan en total en un mínimo de 8 hs.
España	Son considerados tiempo de presencia los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.
Japón	El tiempo de traslado en ferrys se puede computar como descanso.

► **Ficha 10. Cuadro comparativo sobre temas diversos (ratificaciones, ámbito de aplicación, entre otros)**

	Temas y resumen comparativo
Legislaciones nacionales aquí examinadas que ratificaron el Convenio núm. 1 de la OIT sobre las horas de trabajo	Legislaciones de Argentina, Canadá, Chile, España, Ghana, India, Pakistán y Uruguay.
Legislaciones nacionales aquí examinadas que ratificaron el Convenio núm. 153 de la OIT sobre duración del trabajo y períodos de descansos (transportes por carretera)	Legislaciones de España, México, Türkiye, Ucrania y Uruguay ⁹ .
Legislaciones nacionales que ratificaron ambos instrumentos: el Convenio núm. 1 y el Convenio núm. 153 de la OIT	Legislaciones de España y Uruguay.
Legislaciones nacionales que no suscribieron los Convenios núm. 1 ni núm. 153 de la OIT	Legislaciones de Australia, Brasil, Estados Unidos, Japón, Nigeria y Tailandia.
Países que ratificaron el AETR	Alemania, Austria, Albania, Andorra, Azerbaiyán, Bélgica, Bulgaria, Bosnia y Herzegovina, Chipre, República Checa, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Hungría, Grecia, Italia, Islandia, Irlanda, Kazajistán, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Moldavia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Rusia, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Türkiye, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán.
Legislaciones que regulan conjuntamente para transporte de personas y de cargas	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161 de la OIT, AETR, Directiva CE 15/2002, Reglamento CE 561/2006, Australia, Brasil (con diferencias), Canadá, Chile (con diferencias), España, Estados Unidos (con diferencias), India, México (con diferencias), Nigeria, Pakistán, Türkiye, Tailandia y Ucrania.
Legislaciones nacionales que regulan diferenciadamente para transporte de pasajeros o de carga	Legislaciones de Argentina, Japón y Uruguay.
Legislaciones que establecen normas comunes para transportistas dependientes y autónomos o propietarios	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, AETR, Directiva CE 15/2002 (desde 2009), Reglamento CE 561/2006, Australia, Canadá, Estados Unidos y Nigeria.
Legislaciones que prevén normas exclusivamente para transportistas dependientes	Argentina, Brasil, Chile, España, India, México, Pakistán, Tailandia, Türkiye, Ucrania y Uruguay.
Legislaciones que no regulan para conductores propietarios	Argentina, Brasil, Chile, España, India, México, Pakistán, Tailandia, Türkiye, Ucrania y Uruguay.
Legislaciones que prevén pausas en la conducción	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, AETR, Directiva CE 15/2002, Reglamento CE 561/2006, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, España, Estados Unidos, India, Japón, Ghana, México, Nigeria, Pakistán, Tailandia, Türkiye, Ucrania y Uruguay.
Legislaciones que establecen un límite diario de conducción	a) Límite diario Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, Reglamento CE 561/2006, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, Ghana, India, México, Nigeria, Pakistán, Türkiye, Tailandia y Uruguay. b) Límite semanal/bisemanal o mensual Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, Reglamento CE 561/2006, Australia e India.

9. Además, ratificaron el Convenio núm. 153 de la OIT Ecuador, Iraq, Suiza y Venezuela. Es decir que solo un total de 9 naciones dieron ratificación a este instrumento internacional.

	Temas y resumen comparativo
Legislaciones que regulan el tramo de transporte en ferrys o ferrocarriles	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, AETR, Reglamento CE 561/2006, Canadá y España.
Legislaciones que se refieren al trabajo nocturno	Argentina, Australia, España, Japón, Türkiye, Ucrania y Uruguay.
Legislaciones que diferencian tiempo de trabajo de tiempo de conducción	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, AETR, Directiva CE 15/2002, Reglamento CE 561/2006, Argentina (en Res. 115/2018), Australia, Brasil, Canadá, Chile, España, Estados Unidos (para transporte de pasajeros), Ghana, India, Nigeria, Pakistán, Türkiye, Tailandia y Ucrania (para transporte de pasajeros).
Legislaciones que prevén turnos y relevos	AETR, Reglamento CE 561/2006, Argentina (en Res. 115/2018), Brasil, Estados Unidos, México y Ucrania.
Legislaciones que prevén el tiempo de espera o de simple presencia	Directiva CE 15/2002, Argentina (en Res. 115/2018 para “pausas operativas”), Brasil, España, India, Pakistán y Uruguay.
Legislaciones que regulan la conducción por tripulación o dos conductores	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, AETR, Reglamento CE 561/2006, Argentina (en Decreto 958/1992 para Transporte de Pasajeros), Australia, Brasil, Canadá, Estados Unidos, México y Ucrania.
Legislaciones que limitan la cantidad de horas extras que pueden realizarse	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, Argentina, Brasil, España, India (en larga distancia), Pakistán, Tailandia, Türkiye y Uruguay.
Legislaciones que mandan considerar para computar la jornada de trabajo y la prestación para otro empleador	Directiva CE 15/2002 y España (en el Real Decreto).
Legislaciones que prevén métodos documentales de control de la jornada de trabajo	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, Directiva CE 2002/15, AETR, Reglamento CE 2006/561, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Estados Unidos, India, Türkiye, Ucrania y Uruguay.
Legislaciones que exigen adoptar medios de control mecánicos, automáticos o electrónicos para controlar la jornada de trabajo	Reglamento CE 2006/561 (prevé aparatos de control), Brasil, Türkiye (tacógrafos), Argentina, Estados Unidos y Ghana.
Legislaciones que solo exigen documentación para controlar la jornada de trabajo	Convenio núm. 153 y Recomendación núm. 161, Directiva CE 2002/15, AETR, Canadá, India, Estados Unidos, México, Ucrania y Uruguay.
Legislaciones que consideran el tiempo de descanso en litera	AETR, Reglamento CE 2002/15, Argentina, Australia, Brasil, Estados Unidos y Türkiye.



► Anexo. Convenio núm. 153 y Recomendaciones núms. 82 y 161 de la OIT

Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153)

Preámbulo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 junio 1979 en su sexagésima quinta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la duración del trabajo y períodos de descanso en los transportes por carretera, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la presente reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha veintisiete de junio de mil novecientos setenta y nueve, el presente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979:

Artículo 1

1. El presente Convenio 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.
2. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, éste también 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.

Artículo 2

1. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá excluir del campo de aplicación de las disposiciones del presente Convenio o de algunas de ellas a las personas que conduzcan un vehículo dedicado a:

- (a) transportes urbanos o ciertos tipos de dichos transportes, habida cuenta de sus condiciones técnicas de explotación y de las condiciones locales;
- (b) transportes efectuados por empresas agrícolas o forestales, en la medida en que dichos transportes se efectúen por medio de tractores u otros vehículos asignados a trabajos agrícolas o forestales locales y se destinen exclusivamente a la explotación de esas empresas;
- (c) transportes de enfermos y heridos, transportes con fines de salvamento y transportes efectuados para los servicios de lucha contra incendios;
- (d) transportes con fines de defensa nacional y para los servicios de policía y, en la medida en que no compiten con los efectuados por empresas de transporte por cuenta ajena, otros transportes para los servicios esenciales de los poderes públicos;
- (e) transportes por taxi;

(f) transportes que, dados los tipos de vehículos utilizados, sus capacidades de transporte de personas o de mercancías, los recorridos limitados que se efectúan o las velocidades máximas autorizadas, puede considerarse que no exigen una reglamentación especial en lo que concierne a la duración de la conducción y los períodos de descanso.

2. La autoridad o el organismo competente de cada país deberá fijar normas apropiadas sobre duración de la conducción y períodos de descanso de los conductores que hayan sido excluidos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio o de algunas de ellas con arreglo a las disposiciones del párrafo 1 de este artículo.

Artículo 3

La autoridad o el organismo competente de cada país deberá consultar a las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas antes de que se tomen decisiones sobre cualquier cuestión objeto de las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 4

1. A los fines del presente Convenio, la expresión **duración del trabajo** significa el tiempo dedicado por los conductores asalariados:

- (a) driving and other work during the running time of the vehicle; and
- (b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

2. 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, pueden considerarse parte de la duración del trabajo en la proporción que se determinará en cada país por la autoridad o el organismo competente, por medio de contratos colectivos o por cualquier otro medio conforme a la práctica nacional.

Artículo 5

1. No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa.

2. La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de las condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el período mencionado en el párrafo 1 de este artículo.

3. La duración de la pausa a que se refiere el presente artículo y, si ha lugar, su fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad o el organismo competente de cada país.

4. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá precisar los casos en que las disposiciones del presente artículo serán inaplicables por disfrutar los conductores de pausas suficientes en la conducción a consecuencia de interrupciones previstas por el horario o a causa del carácter intermitente de su trabajo.

Artículo 6

1. 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.

2. Las duraciones totales de conducción a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo podrán calcularse como promedio sobre un número de días o de semanas que determinará la autoridad o el organismo competente de cada país.

3. Las duraciones totales de conducción a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo deberán reducirse en los transportes que se efectúen en condiciones particularmente difíciles. La autoridad o

el organismo competente de cada país determinará qué transportes se efectúan en tales condiciones y fijará las duraciones totales de conducción aplicables a los conductores interesados.

Artículo 7

1. Todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración del trabajo tal como esta duración se define en el párrafo 1 del artículo 4 del presente Convenio.
2. La duración de la pausa a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo y, si ha lugar, su fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad o el organismo competente de cada país.

Artículo 8

1. El descanso diario de los conductores deberá ser por lo menos de diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas, contando a partir del comienzo de la jornada de trabajo.
2. El descanso diario podrá calcularse como promedio por períodos que determinará la autoridad o el organismo competente de cada país, quedando entendido que no podrá en ningún caso ser inferior a ocho horas ni reducirse a ocho horas más de dos veces por semana.
3. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá prever duraciones diferentes de descanso diario según se trate de transporte de viajeros o de mercancías, o según que el descanso se tome en el lugar de residencia del conductor o fuera de él, a condición de que se respeten las duraciones mínimas indicadas en los párrafos 1 y 2 del presente artículo.
4. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá prever excepciones a las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo respecto de la duración del descanso diario y la forma de tomar ese descanso, en el caso de vehículos con dos conductores y de vehículos que utilicen un ferry-boat (balsa) o un tren.
5. 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 9

1. 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 a que se refieren los artículos 5, 6, 7 y 8 del presente Convenio:
 - (a) en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico;
 - (b) en caso de fuerza mayor;
 - (c) cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.
2. Cuando las condiciones nacionales o locales en que se efectúan los transportes por carretera no se presten a la estricta observancia de los artículos 5, 6, 7 u 8 del presente Convenio, la autoridad o el organismo competente de cada país podrá también autorizar prolongaciones de la conducción, prolongaciones de la duración del trabajo ininterrumpido y reducciones de la duración del descanso diario a que se refieren esos artículos y autorizar excepciones a la aplicación de los artículos 5, 6 u 8 con respecto a los conductores a que se refiere el párrafo 2 del artículo 1 del presente Convenio. En tal caso, el Miembro interesado deberá, mediante una declaración anexa a su ratificación, describir esas condiciones nacionales o locales, así como las prolongaciones, reducciones o excepciones permitidas de conformidad con este párrafo. Tal Miembro deberá indicar en las memorias que someta en virtud del artículo 22 de la

Constitución de la Organización Internacional del Trabajo los progresos que se hayan realizado hacia una aplicación más estricta o más extensa de los artículos 5, 6, 7 y 8 del presente Convenio y podrá anular su declaración en cualquier momento por una declaración ulterior.

Artículo 10

1. La autoridad o el organismo competente de cada país deberá establecer:

- (a) una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores;
- (b) un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas en aplicación de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 9 del presente Convenio y de la circunstancia que las hayan justificado.

2. Todo empleador deberá:

- (a) mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por él empleado;
- (b) poner dicho registro a disposición de las autoridades de control en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente de cada país.

3. En caso de que resulte necesario para ciertas categorías de transportes, los medios tradicionales de control previstos en los párrafos 1 y 2 del presente artículo deberán reemplazarse o completarse, en la medida de lo posible, por el recurso a medios modernos, como, por ejemplo, los aparatos registradores de velocidades y tiempo, según normas que establezca la autoridad o el organismo competente de cada país.

Artículo 11

1. La autoridad o el organismo competente de cada país deberá prever:

- (a) un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras;
- (b) sanciones apropiadas en caso de infracción.

Artículo 12

En la medida en que no se hayan puesto en aplicación por medio de contratos colectivos, de laudos arbitrales o de cualquier otra forma conforme a la práctica nacional, las disposiciones del presente Convenio deberán aplicarse por vía legislativa o reglamentaria.

Artículo 13

El presente Convenio revisa el Convenio sobre las horas de trabajo y el descanso (transporte por carretera), 1939.

Artículo 14

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 15

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

Artículo 16

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haya usado del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 17

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 18

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Artículo 19

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

Artículo 20

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

(a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 16, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

(b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 21

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

Recomendación sobre la inspección del trabajo (minas y transporte), 1947 (núm. 82)

Preámbulo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 19 junio 1947 en su trigésima reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la organización de la inspección del trabajo en las empresas mineras y de transporte, cuestión que está comprendida en el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que algunas de dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación complementaria de la Recomendación sobre la inspección del trabajo, 1923; del Convenio sobre la inspección del trabajo 1947, y de la Recomendación sobre la inspección del trabajo, 1947, adopta, con fecha once de julio de mil novecientos cuarenta y siete, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre la inspección del trabajo (minas y transporte), 1947:

Considerando que el Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947, prevé la organización de sistemas de inspección del trabajo y permite que la legislación nacional exceptúe de su aplicación a las empresas mineras y de transporte, y

Considerando que es, sin embargo, esencial la adopción de disposiciones adecuadas respecto a las empresas mineras y de transporte para que se cumplan eficazmente las disposiciones legales referentes a las condiciones de trabajo y a la protección de los trabajadores en el ejercicio de su profesión,

La Conferencia recomienda a los Miembros que apliquen las disposiciones siguientes, tan pronto lo permitan las condiciones nacionales, y que informen a la Oficina Internacional del Trabajo, conforme lo solicite el Consejo de Administración, sobre todas las medidas dictadas para ponerlas en práctica:

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo debería aplicar a las empresas mineras y de transporte, tal como las defina la autoridad competente, sistemas de inspección del trabajo apropiados, que garanticen el cumplimiento de las disposiciones legales referentes a las condiciones de trabajo y protejan a los trabajadores en el ejercicio de su profesión.

Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 161)

Preámbulo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 junio 1979 en su sexagésima quinta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la duración del trabajo y períodos de descanso en los transportes por carretera, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la presente reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación,

adopta, con fecha veintisiete de junio de mil novecientos setenta y nueve, la presente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979:

I. Campo de Aplicación

1. La presente Recomendación se aplica al personal asalariado de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías o personas, tanto en el caso de que dicho personal esté empleado en empresas de transporte por cuenta ajena o en empresas que efectúan transportes de mercancías o de personas por cuenta propia, es decir, al trabajo:

(a) de los conductores;

(b) de los acompañantes, ayudantes, cobradores y otras personas que viajan en un vehículo de transporte por carretera y encargadas de trabajos relacionados con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

2. Las partes II y VII a IX, así como las disposiciones pertinentes de las partes X y XII de la presente Recomendación, se aplican también a los propietarios de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera y a los miembros no asalariados de su familia, cuando trabajen en alguna de las calidades mencionadas en los apartados a) y b) del párrafo 1 de la presente Recomendación.

3.

(1) La autoridad o el organismo competente de cada país podrá excluir del campo de aplicación de las disposiciones de la presente Recomendación o de algunas de ellas a las personas a que se refieren los párrafos 1 y 2 de la presente Recomendación que trabajen en los:

(a) transportes urbanos o ciertos tipos de dichos transportes, habida cuenta de sus condiciones técnicas de explotación y de las condiciones locales;

(b) transportes efectuados por empresas agrícolas o forestales, en la medida en que dichos transportes se efectúen por medio de tractores u otros vehículos asignados a trabajos agrícolas o forestales locales y se destinen exclusivamente a la explotación de dichas empresas;

(c) transportes de enfermos y heridos, los transportes con fines de salvamento y los transportes efectuados para los servicios de lucha contra incendios;

(d) transportes con fines de defensa nacional y para los servicios de policía y, en la medida en que no compiten con los efectuados por empresas de transporte por cuenta ajena, otros transportes para los servicios esenciales de los poderes públicos;

(e) transportes por taxi;

(f) transportes que, dados los tipos de vehículos utilizados, sus capacidades de transporte de personas o de mercancías, los recorridos limitados que se efectúan o las velocidades máximas autorizadas, puede considerarse que no exigen una reglamentación especial en lo que concierne a la duración del trabajo y los períodos de descanso.

(2) La autoridad o el organismo competente de cada país debería fijar normas adecuadas sobre duración del trabajo y períodos de descanso de las personas que hayan sido excluidas de la aplicación de las disposiciones de la presente Recomendación o de algunas de ellas, con arreglo a las disposiciones del subpárrafo 1) del presente párrafo.

II. Consulta a los Empleadores y a los Trabajadores

4. La autoridad o el organismo competente de cada país debería consultar a las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas antes de que se tomen decisiones sobre cualquier cuestión objeto de las disposiciones de la presente Recomendación.

III. Definición de la Duración del Trabajo

5. A los fines de la presente Recomendación, la expresión duración del trabajo significa el tiempo dedicado por las personas a que se refiere el párrafo 1:

- (a) a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo;
- (b) a los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

6. 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 trabajadores no disponen libremente de su tiempo, y, cuando haya sido objeto de un acuerdo entre las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, el tiempo dedicado por los trabajadores a su formación y perfeccionamiento profesionales, podrán considerarse parte de la duración del trabajo en la proporción que se determine en cada país por la autoridad o el organismo competente, por medio de contratos colectivos o por cualquier otro medio conforme a la práctica nacional.

IV. Duración Normal del Trabajo

A. Duración normal del trabajo por semana

7. La duración normal del trabajo, es decir, la duración a la que no se aplican las disposiciones nacionales en materia de horas extraordinarias, no debería exceder de cuarenta horas por semana.

8. La norma de duración semanal del trabajo a que se refiere el párrafo 7 de la presente Recomendación podrá alcanzarse progresivamente y por etapas.

9.

(1) En los transportes a larga distancia y en otras actividades de transporte respecto de las cuales la norma prevista en el párrafo 7 de la presente Recomendación resulte difícil de aplicar dentro de una sola semana, se podrá calcular tal norma como promedio sobre un período de cuatro semanas como máximo.

(2) La autoridad o el organismo competente de cada país debería fijar el número máximo de horas de trabajo en cada semana cuando la norma prevista en el párrafo 7 se calcule como promedio de conformidad con el subpárrafo 1) del presente párrafo.

B. Duración normal del trabajo por día

10. La duración normal del trabajo definida en el párrafo 7 de la presente Recomendación no debería exceder de ocho horas por día como promedio.

11.

(1) Cuando la duración normal del trabajo por semana se distribuya desigualmente entre los diferentes días de la semana, la duración normal del trabajo por día no debería exceder de diez horas.

(2) Cuando la duración normal del trabajo por día comprenda importantes períodos de simple presencia, de espera o de disponibilidad o incluso interrupciones del trabajo, o en los casos en que sea necesario permitir que la dotación del vehículo llegue a un lugar de descanso apropiado, el límite máximo considerado en el subpárrafo 1) del presente párrafo podrá ser superior a diez horas, sin pasar de doce por día.

V. Período Máximo de Trabajo Ininterrumpido

12.

- (1) Todo trabajador asalariado debería tener derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración del trabajo tal como esta duración se define en el párrafo 5 de la presente Recomendación.
- (2) La duración de la pausa a que se refiere el subpárrafo 1) del presente párrafo y, si ha lugar, su fraccionamiento deberían determinarse por la autoridad o el organismo competente de cada país.

VI. Amplitud Diaria

13.

- (1) La autoridad o el organismo competente de cada país debería prescribir, en las diferentes ramas de la industria de transportes por carretera, el número máximo de horas que pueden transcurrir entre dos períodos sucesivos de descanso diario.
- (2) La amplitud no debería ser tan prolongada que limite el período de descanso diario a que tienen derecho los trabajadores.

VII. Duración de la Conducción

14.

- (1) No debería autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas sin hacer una pausa.
- (2) La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el período a que se refiere el subpárrafo 1) del presente párrafo.
- (3) La duración de la pausa prevista en este párrafo y, si ha lugar, su fraccionamiento deberían determinarse por la autoridad o el organismo competente de cada país.
- (4) La autoridad o el organismo competente de cada país podrá especificar los casos en que las disposiciones del presente párrafo sean inaplicables por disfrutar los conductores de pausas suficientes en la conducción, como consecuencia de interrupciones previstas por el horario o a causa del carácter intermitente del trabajo.

15. La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no debería exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.

16. Las duraciones totales de conducción a que se refiere el párrafo 15 de la presente Recomendación podrán calcularse como promedio sobre un período máximo de cuatro semanas.

17. Las duraciones totales de conducción a que se refiere el párrafo 15 de la presente Recomendación podrán reducirse en los transportes que se efectúen en condiciones particularmente difíciles. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá determinar qué transportes se efectúan en tales condiciones y fijar las duraciones totales de conducción aplicables a los conductores interesados.

VIII. Descanso Diario

18. El descanso diario de las personas a que se refieren los párrafos 1 y 2 de la presente Recomendación debería ser por lo menos de once horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas, contado a partir del comienzo de la jornada de trabajo.

19. El descanso diario podrá calcularse como promedio sobre períodos que pueda determinar la autoridad o el organismo competente de cada país, quedando entendido que dicho período no debería en ningún caso ser inferior a ocho horas.

20. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá prever duraciones diferentes de descanso diario según se trate de transporte de viajeros o de mercancías, o según que el descanso se tome en el lugar de residencia del conductor o fuera de él, a condición de que se respeten las duraciones mínimas indicadas en los párrafos 18 y 19 de la presente Recomendación.

21. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá prever excepciones a las disposiciones de los párrafos 14 y 20 de la presente Recomendación respecto de la duración del descanso diario y la forma de tomar ese descanso en el caso de vehículos con dos conductores y de vehículos que utilicen un ferry-boat (balsa) o un tren.

22. Durante el descanso diario no debería obligarse a la dotación a permanecer en el vehículo o a proximidad de éste, siempre que haya tomado previamente las precauciones necesarias para garantizar la seguridad del vehículo y de su carga.

IX. Descanso Semanal

23. La duración mínima del descanso semanal debería fijarse en veinticuatro horas consecutivas, precedidas o seguidas del descanso diario.

24. 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 el número de veces que determine la autoridad o el organismo competente de cada país.

25. En el transporte a larga distancia, los descansos semanales podrán acumularse durante dos semanas consecutivas. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá autorizar, en los casos apropiados, la acumulación de los descansos por períodos más largos.

X. Excepciones y Horas Extraordinarias

26.

(1) 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 del trabajo y de la duración de la conducción, así como reducciones de la duración de los descansos, a que se refieren los párrafos precedentes de la presente Recomendación:

(a) en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico;

(b) en caso de fuerza mayor;

(c) cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.

(2) La autoridad o el organismo competente de cada país también podrá permitir prolongaciones de la duración del trabajo y de la duración de conducción así como reducciones de la duración de los descansos, a que se refieren los párrafos precedentes de la presente Recomendación, cuando sean necesarias éstas para que la dotación pueda llegar, según sea el caso, a un lugar apropiado para detenerse o al final de su viaje, siempre que con ello no se ponga en peligro la seguridad en carretera.

27. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá conceder autorizaciones para una prolongación, en forma de excepción temporal, de la duración normal del trabajo en caso de exceso extraordinario de trabajo.

28. Las horas de trabajo efectuadas en exceso de la duración normal del trabajo deberían considerarse como horas extraordinarias y, en consecuencia, remunerarse según una tasa más elevada o compensarse

de otra manera, según se disponga en la legislación nacional, en los contratos colectivos o por cualquier otro medio conforme a la práctica nacional.

XI. Medidas de Control

29. La autoridad o el organismo competente de cada país debería establecer:

- (a) una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores;
- (b) un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas en aplicación del párrafo 26 de la presente Recomendación y de las circunstancias que las hayan justificado;
- (c) un procedimiento de autorización de las horas que puedan efectuarse con arreglo al párrafo 27 de la presente Recomendación, así como el número de horas que puedan autorizarse, según la naturaleza del transporte y el modo de cálculo de la duración del trabajo.

30. Todo empleador debería:

- (a) mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de toda persona por él empleada a la que sean aplicables las disposiciones de la presente Recomendación;
- (b) poner dicho registro a disposición de las autoridades de control en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente de cada país.

31. En caso de que resulte necesario para ciertas categorías de transportes, los medios tradicionales de control previstos en los párrafos 29 y 30 de la presente Recomendación deberían reemplazarse o completarse, en la medida de lo posible, por el recurso a medios modernos, como, por ejemplo, aparatos registradores de velocidades y tiempo, según normas que establezca la autoridad o el organismo competente de cada país.

32. La autoridad o el organismo competente de cada país debería prever:

- (a) un sistema adecuado de inspección que comprenda controles en las empresas y en las carreteras;
- (b) sanciones apropiadas en caso de infracción.

XII. Medios y Métodos de Aplicación

33.

(1) Las disposiciones de la presente Recomendación se podrán aplicar por vía legislativa o reglamentaria, por medio de contratos colectivos o laudos arbitrales, mediante una combinación de tales medidas, o de cualquier otra forma conforme a la práctica nacional que sea la más apropiada a las condiciones nacionales y a las necesidades de cada categoría de transporte.

(2) Las disposiciones de la presente Recomendación relacionadas directamente con la seguridad en las carreteras, es decir, las relativas al período máximo de trabajo ininterrumpido, a la duración de la conducción, al descanso diario y a las medidas de control, deberían aplicarse de preferencia por vía legislativa o reglamentaria.



► Documentos consultados

Convenio núm. 153 de la OIT (global)

Normlex:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153

Rec. núm. 161 de la OIT (global)

Normlex:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R161

AETR (regional)

Acuerdo Europeo de las Naciones Unidas sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera (AETR), 1970:

<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf>

Enmiendas:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-21&chapter=11&clang=_en

Unión Europea (regional)

Unión Europea Directiva 2002/15 y Reglamento CE 2006/561: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0015&from=ES>

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0006.02/DOC_1&format=PDF

Nuevos cambios introducidos en el 2020 (Regulación 2020/1054): <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/driving-time-and-rest-periods-in-the-road-transport-sector.html>

Argentina

Decreto N° 958/1992, Res. Secretaría de Gestión de Transporte N° 72/2017 y N° 115/2018, CC N° 460/1973, N° 610/2010 y N° 40/1989, Ley N° 24.449 y Decretos N° 1335/1973, N° 1038/1997 y N° 1716/2008:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/9005/texact.htm>

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/280000-284999/281887/texact.htm>

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/310000-314999/312537/norma.htm>

[https://convenios.trabajo.gob.ar/include/showfile.](https://convenios.trabajo.gob.ar/include/showfile.asp?ArchivoId=A97DC52544F844017E3A55A4EDC658AA88F8D462EEBAFA53B421E44DDE833AF0)

[asp?ArchivoId=4FA39076FB5C3C90C54141DC72AA235409095A995530F3B6BF2D6C7E47DDB2D7](https://convenios.trabajo.gob.ar/include/showfile.asp?ArchivoId=4FA39076FB5C3C90C54141DC72AA235409095A995530F3B6BF2D6C7E47DDB2D7)

[https://convenios.trabajo.gob.ar/include/showfile.](https://convenios.trabajo.gob.ar/include/showfile.asp?ArchivoId=A196F77FC4E56F91988FDAB6121F70E9B2CA847F87AF7C77582C58D4218B3B3E)

[asp?ArchivoId=A196F77FC4E56F91988FDAB6121F70E9B2CA847F87AF7C77582C58D4218B3B3E](https://convenios.trabajo.gob.ar/include/showfile.asp?ArchivoId=A196F77FC4E56F91988FDAB6121F70E9B2CA847F87AF7C77582C58D4218B3B3E)

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/46215/norma.htm>

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/norma.htm>

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/norma.htm>

Australia

Regulación Nacional para vehículos pesados. Régimen de manejo de la fatiga, 2012 y 2014:

<https://www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations>

Brasil

Ley N° 13.103, de 2 de marzo de 2015

Disposiciones sobre el ejercicio de la profesión de conducción, modificatoria de la Consolidación de leyes de Trabajo-CLT, aprobada por Decreto/Ley N° 5.452, de 1/3/1943, actualizada en 2015:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm

Canadá

Regulación sobre tiempo de conducción en vehículos comerciales, SOR/2005-313, reformada en 2019:

<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-313/page-2.html#h-719493>

Chile

Artículos 25 y 25 bis del Código de Trabajo, actualizado en 2014:

https://www.dt.gob.cl/portal/1626/articles-95516_recurso_2.pdf

España

Estatuto de los Trabajadores y Real Decreto N° 1561/1995, modificado en 2007:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-21346>

Estados Unidos (solo vehículos de carga en larga distancia)

Código Federal de Regulación del Transporte, Parte 395 de 1968, actualizado en 2019:

<https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/title49/part/395>

Ghana

Motor Carrier Legislation (Road Traffic Act 2012) y Labour Act 2003:

<https://acts.ghanajustice.com/actsofparliament/labour-act-2003-act-651/#:~:text=DATE%20OF%20GAZETTE%20NOTIFICATION%3A%2010,for%20matters%20related%20to%20these>

<https://borderlesswa.com/wp-content/uploads/2019/09/Drivers-Guide-to-Ghana-large.pdf>

India

Ley del Trabajo para trabajadores del transporte automotor, 1961:

https://www.indiacode.nic.in/handle/123456789/1662?view_type=browse&sam_handle=123456789/1362

Japón

Código del Trabajo, 1947 y Reglamento de la Oficina de normas laborales y bienestar del Ministerio de Salud sobre horas de trabajo en conducción de camiones, 2002:

<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>

México

Norma Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, rubricada el 01/06/2018 por la Subsecretaría de Transporte, para conductores de los servicios de autotransporte federal:

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5529381&fecha=28/06/2018

Nigeria

Regulación nacional del tráfico en carreteras, 2012:

<https://frsc.gov.ng/NATROADTRAFFICREGS2012.pdf>

Pakistán

Ordenanza para el trabajo en transporte por carreteras, 1961:

<https://pakistancode.gov.pk/english/sHyuRxF?query=road+transport+workers&type=title&search=1>

Tailandia

Regulación Ministerial N° 12 B.E. 2541, emitida en virtud de la Ley de Protección del Trabajo, B.E. 2541, 1998:

http://web.krisdika.go.th/data/outsitedata/outside21/file/LABOUR_PROTECTION_ACT_B.E._2541.pdf
https://www.ieat.go.th/handbook/Program_IEAT/pages/en/Department/MOL.html

Türkiye

Official Gazette (Resmi Gazette) of TR, N°. 23.053, arts. 98 y 99:

<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/23053.pdf>

Ucrania

Orden N° 340 aprobada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones el 06/07/2010, complementaria del Código de Trabajo:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08>
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10>

Uruguay

Decreto N° 585/2006, Acta del 11/12/2018:

<https://www.impo.com.uy/bases/decretos/585-2006>



Estudio comparativo sobre la regulación de jornadas laborales, horas de conducción y descansos de conductores de vehículos comerciales

El transporte por carretera ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo económico y social de las naciones, conectando personas, mercancías y comunidades en una vasta red de intercambio. En este contexto, la regulación de esta industria se ha vuelto crucial para garantizar la productividad de las empresas, la eficiencia en la producción y distribución de bienes, así como la seguridad en la movilidad de las personas. Este documento contribuye a llenar un vacío informativo al proporcionar una visión comparada de la regulación de las jornadas laborales y las horas de conducción en este sector. A través de una investigación minuciosa, se exploran las diversas legislaciones y normativas implementadas por países y organismos internacionales, centrándose en el enfoque y los instrumentos normativos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

