

## **R161 - Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 161)**

**Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso en los transportes por carretera. Adopción: Ginebra, 65ª reunión CIT (27 de junio de 1979) – Convenio relacionado: Convenio N° 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979**

### **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 de junio de 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.