



TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN APLICADA

**REGULACIÓN DE LAS HORAS DE DESCANSO Y LAS TARIFAS DEL
TRANSPORTE DE CARGAS GENERALES**

ARAYA, ANDREA ELIZABET

ABOGACÍA

D.N.I.: 31038877

Legajo N°: VABG53846

2020

Resumen

El trabajo es un derecho fundamental que rige la vida, una necesidad indiscutible de todo ser humano, aunque el mismo no es considerado para todos los habitantes de la misma manera. De él se desprende la necesidad de poseer un buen descanso, factor importante en la recuperación física y mental de cualquier trabajador.

La constitución dice que ambos conceptos son la base del bienestar humano y que deben ser respetados. Además de la creación de diferentes regulaciones locales que tratan de darle dirección al cumplimiento de dichas normas. La ratificación que hizo este país a diferentes tratados internacionales que tratan dichas problemáticas y la importancia que se le da al mismo siendo que existe un organismo para defender dichos derechos como es la Organización Internacional del Trabajo.

Se podrá comprobar que es posible la aplicación del marco legal que regula el trabajo y el descanso de los trabajadores en relación de dependencia a los chóferes del transporte de cargas generales que trabajan autónomamente.

Analizar todas estas cuestiones y lograr comprender cómo está hoy el sector del transporte comparando con las regulaciones de otros países y las facultades conferidas a diferentes organismos encargados de dicho sector.

Palabras claves: empleo en relación de independencia, empleo en relación de dependencia, descanso, tarifas, regulación, organismos de control.

Abstract

Work is a fundamental right that governs life, an indisputable need of every human being, although it is not considered for all inhabitants in the same way. From it follows the need to have a good rest, an important factor in the physical and mental recovery of any worker.

The constitution says that both concepts are the basis of human well-being and that they must be respected. In addition to the creation of different local regulations that try to give direction to the fulfillment of said norms. The ratification made by this country to different international treaties that deal with these problems and the importance given to it, since there is an organization to defend these rights, such as the International Labor Organization.

It will be possible to verify that the legal framework that regulates the work and rest of workers in a dependency relationship is possible for drivers of the transport of general cargoes who work autonomously.

Analyze all these questions and understand how the transport sector is doing today, comparing with the regulations of other countries and the powers conferred on different agencies in charge of said sector.

Key words: *employment in relation of independence, employment in relation of dependence, rest, tariffs, regulation, control organisms.*

Índice

Resumen.....	2
<i>Abstract</i>	2
Introducción General.....	7
Capítulo 1: Pilares fundamentales en el desarrollo de los conceptos de trabajo y descanso	9
Introducción	10
1.1. Breve reseña histórica.	10
1.2. Análisis de la Constitución Nacional	10
1.3. Referencia realizada por el Código Civil y Comercial de la Nación con relación al transporte.....	13
1.4. Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.....	14
1.5. Trabajo y descanso, concepción de dichos términos en Tratados con Jerarquía Constitucional.....	15
1.6. Análisis de la doctrina aportada por Grisolia	16
Conclusiones parciales	18
Capítulo 2: Leyes de trabajo, regulación de la jornada y descanso. Ley de Cargas generales, convenio colectivo y ente regulador	19
Introducción	20
2.1. Ley de Contrato de Trabajo n° 20744	20
2.2. Análisis de la Ley del Transporte Automotor de Carga. Ley 24653.	22
2.3. Ley 11544, la importancia de cumplir jornadas de trabajo y descanso.	25
2.4. Funciones de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte	25
2.5. Análisis del Convenio Colectivo de Trabajo del Transporte de Carga.	26
Conclusiones parciales.....	28
Capítulo 3: Importancia del descanso	29
Introducción	30

3.1 El descanso necesario y el sueño reparador.	30
3.2. Horas de sueño recomendadas. Horas de descanso óptimo	33
3.3. Análisis de fatiga y Fatiga laboral.....	34
3.4. Cómo afecta el horario laboral y la alimentación en la salud de los conductores. Análisis y comparación de diferentes fuentes.....	36
3.5. Informe realizado por la Unión General de Trabajadores, España.	37
Conclusión parcial.....	39
Capítulo 4: Organismos de control	41
Introducción	42
4.1. Ministerio de Producción y Trabajo.....	42
4.2 Ministerio de transporte	43
4.3 Facultades conferidas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte ..	45
4.4. Facultades conferidas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.....	47
4.5. Asociaciones del sector del transporte	48
Conclusión parcial.....	49
Capítulo 5: Regulación del descanso en el Derecho comparado.	51
Introducción:	52
5.1. Consecuencias que pueden aparecer por largas horas de conducción	52
5.2. Doctrina de Goldin, transportistas, choferes y fleteros.	53
5.3. Legislación de Chile. Código del trabajo.....	54
5.4. Legislación de Tránsito de Brasil.....	55
5.5. Mercosur	57
5.6. Reglamentación Estados Unidos.....	57
5.7. Código de tránsito de España.	58
Conclusión parcial.....	60
Conclusión Final	61

Bibliografía	67
Doctrina.....	67
Legislación	67
Jurisprudencia	68
Bibliografía Complementaria.....	68

Introducción General

Toda persona desde el nacimiento adquiere derechos y obligaciones, todos ellos amparados por la Constitución Nacional y por los diferentes códigos que regulan las actividades. Uno de ellos es el derecho al trabajo y del mismo se desprende la necesidad de que todo trabajador merezca descanso, fundamental para lograr un buen funcionamiento corporal y mental de quien realiza dichas actividades. Esa regulación es tratada ampliamente y con muchos beneficios para los trabajadores en relación de dependencia. El Estado junto con los sindicatos regula y llegan a acuerdos para asegurar y proporcionar bienestar del empleado. Dicha regulación no llega a las personas que realizan trabajos en relación de independencia, el Estado no les asegura que la regulación vigente les proporcione seguridad en que se cumplan las mismas normas para todos en igualdad de condiciones.

Esta problemática es un tema de poco tratamiento ya que el conductor profesional de cargas generales que trabaja autónomamente no se rige por normas establecidas que lo ampare a nivel laboral y le proporcione la seguridad de obtener el descanso debido. Siendo un factor importante la falta de cumplimiento en el pago de las tarifas, ya que las mismas cuentan con una tabla que no es respetada y su vigencia no es tenida en cuenta por los organismos encargados de llevar a cabo el cumplimiento de las mismas.

Es por ello que es necesario saber si...¿Es posible la aplicación del marco legal que regula el trabajo y el descanso de los trabajadores en relación de dependencia a los chóferes del transporte de cargas generales que trabajan autónomamente?

Se pretende, como objetivo general, analizar si es posible la aplicación del marco legal que regula el trabajo y el descanso de los trabajadores en relación de dependencia a los choferes de transporte de cargas generales que trabajan autónomamente. Y ello se llevará a cabo mediante objetivos particulares que tratan el análisis de los conceptos de trabajo y descanso regulados en la Constitución Nacional, en los tratados internacionales con rango constitucional que los regulan y Ley del Transporte Automotor de Cargas n° 24653. El estudio de los convenios colectivos de trabajo y comparar cuáles son puestos en práctica para el bienestar del transportista. Describir las actividades en las que se encuentra facultado el organismo de control y cuales realiza. Efectuar un análisis comparativo de la legislación local con legislaciones de otros países.

Si es posible aplicación del marco legal que regula el trabajo y el descanso de los trabajadores en relación de dependencia a los chóferes del transporte de cargas generales que trabajan autónomamente porque son todos trabajadores de un mismo sector, a los cuales se

les exige el cumplimiento de muchos requisitos para realizar la actividad y no se tiene en cuenta si lo hace bajo patrón o por cuenta propia. Por ende es necesario que todos los trabajadores que realizan esta actividad se rijan por una sola ley que los ampare ante los posibles monopolios que quieran apoderarse del mercado. Ello tiene fundamento jurídico en la Constitución Nacional, los Tratados Internacionales y la Organización Internacional del Trabajo, los mismos buscan ayudar a regular esta situación y brindan oportunidad de entender la importancia del trabajo y descanso.

La metodología empleada se basará en todo lo anteriormente descrito y se le brindará a este trabajo un enfoque Jurídico-Doctrinal y descriptivo porque se analizará la regulación y el tratamiento del trabajo y el descanso de los conductores profesionales con relación a la regulación que se brinda a los distintos sectores de los empleados en relación de dependencia. Es también indispensable tener en cuenta el tiempo en que fueron redactadas dichas normas y que incidencia tienen en la actualidad debido al constante cambio que va sufriendo la sociedad.

Este trabajo constará de cinco capítulos, en el capítulo 1 habrá una introducción tratando de analizar los artículos que la Constitución Nacional, el Código Civil y Comercial de la Nación, algunos de los tratados con jerarquía constitucional, la Organización Internacional del Trabajo y algunos doctrinarios tratando sobre el trabajo y el descanso.

El capítulo 2 consistirá en examinar detalladamente leyes, decretos y convenios focalizados en el trabajo y más específicamente en el transporte de carga.

En el capítulo 3 se analizará la importancia del descanso, las necesarias horas de sueño, cómo influye la fatiga y la alimentación en la recuperación del transportista.

En el capítulo 4 se analizarán los organismos de control, las funciones que realizan y como las llevan a cabo. Comprender las funciones ejercidas por los diferentes representantes de los conductores que se encuentran en relación de independencia y si hacen cumplir las normativas que emanan de los diferentes organismos de control.

En el capítulo 5 se comparará con las regulaciones de otros países tales como Chile, Brasil, Estados Unidos y España, además de una breve reseña de la normativa del Mercosur en dicha materia.

Finalmente se concluirá con una tentativa posibilidad de cómo se podría lograr que la normativa y los organismos trabajen para conseguir que sea respetado el descanso y las tarifas acordes a las necesidades de los conductores profesionales.

Capítulo 1: Pilares fundamentales en el desarrollo de los conceptos de trabajo y descanso

Introducción

El primer capítulo brinda en detalle la importancia que tiene el trabajo y el descanso, tanto que son amparados constitucionalmente y por los más importantes tratados que Argentina ratificó. Junto a los artículos brindados por el Código Civil y Comercial. De todo ello se desprenden conceptos muy importantes para ser analizados.

Además de que hay una organización internacional que brinda protección laboral proveyendo los mejores mecanismos a tener en cuenta para asegurar que toda persona pueda lograr su crecimiento en favor de una buena salida laboral. Y los conceptos brindados por los juristas Grisolia, Goldin y Cornaglia los cuales serán analizados detenidamente.

1.1. Breve reseña histórica.

Es difícil creer que a comienzos de la humanidad el hombre trabajaba sin leyes ni protección para realizar el trabajo con todos los beneficios que se cuenta hoy.

Un importante doctrinario nos brinda los conocimientos para entender cómo eran antes y cómo evolucionó la importante regulación del derecho del trabajo.

En la historia de la humanidad siempre ha existido el trabajo como esfuerzo (físico o intelectual) del hombre, que implica un proceso de contemplación y reflexión creativa, necesario para transformar la materia o colocarse en situación de servicio... No siempre ha existido el derecho del trabajo, sino que a partir del capitalismo industrial y como respuesta al empleo masivo de trabajadores asalariados, fruto de ese capitalismo. El derecho del trabajo, como rama autónoma del ordenamiento jurídico es una de las consecuencias que trajo aparejadas la revolución industrial... A este fenómeno social se lo procuró encauzar jurídicamente recurriendo al contrato, como expresión de una pretensión de igualdad de ambos sujetos jurídicos de la relación laboral. En el comienzo del siglo XX se reconocen los antecedentes de la actual protección del derecho del trabajo. (Goldin, 2009, pág. 10).

1.2. Análisis de la Constitución Nacional

Con el transcurso de los años, como sociedad se ha ido avanzando, creando regulaciones por las que se rige. Un acontecimiento muy importante ha sido la creación de la Constitución Nacional (en adelante C.N.), tras el primer intento de sanción y luego de muchos fracasos se logró pasar por varias legislaciones constitucionales, hasta la última sancionada en 1994.

En 1949 la Convención Nacional Constituyente modificó la Constitución histórica (1853-1860), incorporando un capítulo completo a los derechos del trabajador,

aunque terminó derogada por el régimen de facto en el año 1956. Luego, durante ese régimen, en el año 1957 los constituyentes sancionaron el art. 14 *bis* o 14 nuevo, reconociendo los derechos sociales en favor de los trabajadores, tanto en el orden individual como colectivo y proveyendo derechos y garantías que alcanzaron a la seguridad social. (Goldin, 2009, pág. 16).

El trabajo visto desde el más alto del ordenamiento jurídico se encuentra en un amparo total para la dignidad de toda persona que quiera ejercer libremente el trabajo y la industria, el transportista de cargas generales independiente tiene la necesidad de que se le respete esos derechos y necesita que sean considerados al momento de contratación por eso la C.N. en su artículo 14 dice “todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio a saber; de trabajar y ejercer toda industria lícita;..”¹.

Y continúa con el descanso, complemento necesario, y tan merecido de toda persona que realiza las jornadas laborales, siendo que se considera para la mayoría de los empleados en una jornada normal de 8 horas de trabajo, los transportistas pasan muchas horas entre el viaje que los lleva al destino de carga, el tiempo de espera antes, durante y después de la carga, el viaje a destino de la mercadería, el tiempo de espera antes, durante y después de la descarga y el tiempo que emplean en la vuelta a su destino de partida, muchas veces es más de 8 horas, varias veces hacen jornadas de casi un día de labor y no llegan a cumplir con el descanso que por ley les corresponde, la C.N. en el artículo 14 *bis* reza “el trabajo en sus diversas formas gozará de la protección de las leyes, las que asegurarán al trabajador: condiciones dignas y equitativas de labor; jornada limitada; descanso y vacaciones pagadas; retribución justa...”² y a decir de Cornaglia (2006)

El art. 14 *bis* anticipaba el reconocimiento de los poderes de los trabajadores para defender sus categorías sociales y ejercer derechos públicos subjetivos, la reforma de 1994 vino a avanzar en la misma línea y reconoció ese poder a todos los ciudadanos. Con lo que el monopolio de la representación corporativa fue democratizado para todos, incluso los trabajadores...

Por lo que el derecho privado subjetivo de concertar convenios grupalmente, se potencializa por el reconocimiento de celebrarlos públicamente, para las categorías profesionales que integran esos trabajadores que celebran acuerdos para sí y sus compañeros... (pág. 104).

¹ Constitución Nacional Argentina, 1994, art. 14

² Constitución Nacional Argentina, 1994, art. 14 *bis*

Ha de comprobarse como la Constitución Nacional desde su última reforma incluye entre sus más valorados artículos la importancia al trabajo y busca la forma de no monopolizar el trato hacia los empleados, sino buscar pautas por medios de los convenios que hacen que se los tenga en cuenta en el momento de no ser consideradas máquinas sino personas que pueden llevar adelante su trabajo y a la vez de gozar los beneficios necesarios.

Los transportistas aunque muchos son independientes, se sienten sometidos a las políticas económicas que implementan los dadores de cargas, muchos de ellos colonos, que no respetan la tarifa de referencia proporcionada por el gobierno, sino que la disminuyen a tal fin que la ganancia es mínima o no llegan a percibir rentabilidad dado que el importe ganado y los gastos surgidos resultan iguales. Si la C.N. en su artículo 42 2° parr. estipula: “las autoridades proveerán... defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales...”³, se interpreta que debería haber variedad de ofertas y las mismas ser controladas por los organismos creados para tal fin.

Sigue habiendo monopolios de muchas empresas que se quedan con la regulación de las tarifas dado que aquel que sólo cuenta con una unidad no puede competir con aquel que brinda muchas más y puede poner el precio que mejor considere para que elijan su servicio.

La Constitución reza prosperidad para todo el país, proveyendo que los caminos que recorren los transportistas sean óptimos y eso lo redacta el artículo 75 inc. 18

Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la imaginación, la construcción de ferrocarriles y canales navegables,...⁴.

Y es ahí donde se encuentra la desavenencia, ya que en analices de la realidad, se puede apreciar que los caminos con la que se encuentran constantemente los transportistas ligados no son los adecuados. Cuando ingresan a los puertos se nota la falta de infraestructuras y el poco control de los organismos dispuestos para que ello se realice de la mejor manera para cuidar la integridad personal de los transportistas.

Se ha podido divisar en los últimos tiempos como los transportistas realizan paros, cortan rutas, no permiten el acceso a los puertos y hacen manifestaciones exigiendo dicha

³ Constitución de la Nación Argentina, 1994, art. 42 párr. 2

⁴ Constitución de la Nación Argentina, 1994, art. 75 inc.18

regulación, esta investigadora considera que si desde la Nación hubiera una ayuda a este sector, los mismos no serían vulnerados, podrían ser tenidos en cuenta y lograr un crecimiento progresivo.

Si la carta magna incorpora en su ordenamiento al trabajo y el descanso, siendo ella el pilar del país y da la base a todos los lineamientos que deben tener prioridad, lo que se trata de lograr es que se cumplan, pero muchos de esos lineamientos no los vemos reflejados en un ordenamiento primordial en el trabajo que realizan los transportistas.

1.3.Referencia realizada por el Código Civil y Comercial de la Nación con relación al transporte.

El transporte de carga es un trabajo que consiste en trasladar cosas, y cobrar por dicha actividad. Ese concepto es el brindado por el Código Civil y Comercial de la Nación y lo define en su artículo 1280: “Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”⁵ Este concepto es muy vago al tratar al transporte, si bien la ampliación estará regida por leyes específicas, en opinión de esta autora, se debería tomar en consideración que debería haber un mayor amparo desde los más altos regímenes dado que a la hora de realizar la actividad el transportista no se considera protegido.

En la sección tercera de este Código, que trata sobre el transporte de cosas, a partir del artículo 1296 es que se empiezan a detallar las obligaciones del cargador, el cual debe dar fe de la carga que va a enviar, en las condiciones debidas, proveyendo los documentos necesarios para su traslado además de ser responsable ante los daños que puedan generar la mala información de la mercadería a transportar⁶. Desde el artículo 1298 al 1303 da cuenta de los papeles necesarios al momento de realizar el flete, es por ello que debe ser tenido en cuenta para evitar sanciones, las mismas consisten en llevar carta de porte o guía. Además de las posibles sanciones si no cumplieran con dichos requisitos. Es por eso que en la carta de porte debe figurar la carga a transportar, asegurarse que sea debidamente embalada y trasladada como corresponda. La guía sustituye a la carta de porte si es que no se cuenta con esta última⁷.

⁵ Código Civil y Comercial, 2015, art. 1280

⁶ Código Civil y Comercial, 2015, arts. 1296-1297

⁷ Código Civil y Comercial, 2015, arts. 1298-1303

En los artículos subsiguientes hasta llegar al 1318 hace una extensiva mención hacia los derechos que tiene el destinatario, la entrega, las posibles sanciones ante incumplimientos en todo momento, que va desde la carga hasta la descarga del flete, las responsabilidades tenidas ante algún problema con la carga. También se menciona el pago que ha de recibir, siempre y cuando la mercadería llegue a destino como corresponde, si no fuese así el mismo flete no sería pagado en su totalidad⁸.

Es muy claro el Código civil y Comercial, dando pautas a que siempre debe llegar la mercadería en tiempo y forma, sino el dueño del transporte puede ser destinatario de sanciones. Pero en el momento que se solicita el camión para poder ser cargado, el dador de la carga muchas veces no cumplen con proporcionar la carga oportunamente en tiempo y forma y así evitar el desgaste que con lleva la espera. Pero a ellos no se los sanciona, no se los obliga a que paguen estadía por la pérdida de tiempo y espera, y por no proporcionar infraestructuras para que cuando el transportista espera pueda llevar adelante un descanso óptimo.

1.4. Constitución de la Organización Internacional del Trabajo

Es reconocido el empleo por muchos organismos que buscan proteger al trabajador, desde su creación la Organización Internacional del Trabajo (en adelante O.I.T.) ha tratado que los países que se adhieren a su convenio respeten y hagan todo lo necesario para que el empleado tenga lo necesario para un sustento digno, y que además se les proporcione el descanso necesario que merecen para protegerles la vida y la salud. La Conferencia General de la O.I.T. reconoció en su Constitución anexo Declaración relativa a los fines y objetivos de la Organización Internacional del Trabajo la obligación de fomentar, entre todas las naciones del mundo, programas que permitan:

- a) lograr el pleno empleo y la elevación del nivel de vida;
- b) emplear trabajadores en ocupaciones en que puedan tener la satisfacción de utilizar en la mejor forma posible sus habilidades y conocimientos y de contribuir al máximo al bienestar común;
- d) adoptar, en materia de salarios y ganancias y de horas y otras condiciones de trabajo, medidas destinadas a garantizar a todos una justa distribución de los frutos del progreso y un salario mínimo vital para todos los que tengan empleo y necesiten esta clase de protección;

⁸ Código Civil y Comercial, 2015, arts. 1304-1318

f) extender las medidas de seguridad social para garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa;

g) proteger adecuadamente la vida y la salud de los trabajadores en todas las ocupaciones⁹.

La misma O.IT. no discrimina entre si el empleo debe ser realizado en relación de dependencia o independencia, sólo busca que las personas en condiciones de realizar trabajos se les garantice que se cumplan las condiciones mínimas e indispensables para llevar adelante una vida digna.

1.5.Trabajo y descanso, concepción de dichos términos en Tratados con Jerarquía Constitucional.

La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del hombre en sus artículos sostiene que las personas deben seguir su vocación, si el conductor de cargas generales, considera a esta su vocación, porque la misma no puede proporcionarles el adecuado nivel de vida que merecen. En tanto la misma sostiene

Artículo 14. – Toda persona tiene derecho al trabajo en condiciones dignas y a seguir libremente su vocación, en cuanto lo permitan las oportunidades existentes de empleo.

Toda persona que trabaja tiene derecho de recibir una remuneración que, en relación con su capacidad y destreza le asegure un nivel de vida conveniente para sí misma y su familia.

Artículo 15. – Toda persona tiene derecho a descanso, a honesta recreación y a la oportunidad de emplear útilmente el tiempo libre en beneficio de su mejoramiento espiritual y físico¹⁰.

Considerando que el transporte de carga es uno de los pilares del país ya que debido al mismo todas las mercaderías llegan a los diferentes puntos del mismo, es que por eso debería ser considerado en mayor proporción y cuidárselos más a los conductores profesionales.

En el Tratado de Derechos Humanos se le da la misma importancia al trabajo y al descanso que los demás tratados, como se describió anteriormente los objetivos de los mismos es lograr que los países firmantes cumplan con las directrices para lograr en toda la sociedad el trabajo digno y el merecido descanso. Este tratado reza:

⁹ Const. O.I.T anexo, Declaración relativa a los fines y objetivos de la Organización Internacional del Trabajo III, 2010

¹⁰ Conferencia Internacional Americana, 1948, arts. 14-15

Artículo 23: 1. Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.

2. Toda persona tiene derecho, sin discriminación alguna, a igual salario por trabajo igual.

3. Toda persona que trabaja tiene derecho a una remuneración equitativa y satisfactoria, que le asegure, así como a su familia, una existencia conforme a la dignidad humana y que será completada, en caso necesario, por cualesquiera otros medios de protección social.

4. Toda persona tiene derecho a fundar sindicatos y a sindicarse para la defensa de sus intereses.

Artículo 24: Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas.¹¹

La libre elección del trabajo es fundamental para que el empleado se sienta en condiciones de llevar adelante el mismo, pero si al momento de sentir que el mismo no es bien pago, no le da la satisfacción de poder llevar adelante una vida digna y no le puede proporcionar lo mínimo e indispensable a su familia, el transportista llega a un límite que no considerara el descanso parte de su rutina, sino la posibilidad de viajar para poder llevar más sustento a su casa. Es por eso que es necesaria la regulación que les exija y provea de buenas tarifas y el descanso que ha de llevarse a cabo.

Aquí se evidencia como ambos tratados dejan muy claro que se debe obtener un trabajo digno, que provea lo suficiente para la subsistencia del trabajador y la de su familia. También hacen mención al descanso, punto ya tratado anteriormente que es lo que sucede con todo transportista desde el momento que es llamado para ir a cargar hasta que vuelve al lugar de dónde salió, el cual no puede ser proveído en su totalidad cuando el ordenamiento interno no acompaña a que se cumplan porque no cuenta con normas estrictas para hacer que el conductor tenga acceso a los descansos merecidos.

1.6. Análisis de la doctrina aportada por Grisolia

En palabras de Grisolia (1999) podemos observar cómo define al trabajo “en sentido amplio se puede definir el trabajo humano como toda actividad realizada por el hombre, con

¹¹ Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948, arts. 23-24

su esfuerzo físico o intelectual, que produce bienes y servicios y que tiene por objeto convertir las cosas, es decir, transformar la realidad” (pág. 31). Su fundamento se guía mucho de lo ya tratado por la Constitución Nacional, la OIT y los diferentes tratados con jerarquía constitucional.

Y sigue

En cambio, para el derecho del trabajo el concepto es más estricto. Se circunscribe a toda actividad lícita prestada a otro -persona humana o jurídica (empleador individual o empresa)- a cambio de una remuneración.

Por lo tanto, el derecho del trabajo no se ocupa de todo el trabajo humano sino sólo del trabajo en relación de dependencia (pág. 31).

En el párrafo anterior se vivencia cómo el citado autor da cuenta que sólo el trabajo en relación de dependencia es el que cuenta con la mayor protección por medio de las diferentes leyes, como si el empleo en relación de independencia, el realizado por el transportista de cargas generales de largas distancias no merecieran la protección del estado al momento de ser contratado y necesitado para que realicen el flete, y siendo los mismos los que más aportes económicos generan y tributan al Estado.

Más detalladamente brinda una clara realidad acerca de cómo es visto el trabajo autónomo, mismo que realizan dichos transportistas hoy en día y se encuentran desamparados en varias facetas de la jornada laboral que realizan.

El trabajo autónomo, a diferencia del trabajo benévolo, es retribuido, pero no incluye la nota de dependencia: el autónomo trabaja por su cuenta y riesgo, por ejemplo, el dueño de un kiosco o un cuentapropista.

El trabajador autónomo no trabaja sometido a una organización ajena, sino que lo hace en su propia organización o trabaja solo. Es un trabajador independiente: trabaja bajo su propio riesgo –autorriesgo- y puede ganar mucho, poco o nada.

No está protegido por la LCT ni por otras normas del derecho del trabajo: no está sujeto a un régimen de jornada (lugar y tiempo de trabajo), ni recibe órdenes ni está sometido al poder disciplinario; pero tampoco goza de vacaciones pagas, ni de licencias, ni tiene derecho a percibir como mínimo un determinado salario legal o convencional, entre otros beneficios (Grisolia, 1999 pág. 34).

Este autor ha dado detalles de cómo es el trabajo autónomo, mismo que realizan muchos transportistas que se encuentran en relación de independencia. Los mismos buscan lograr un trabajo en el que puedan encontrarse trabajando bajo sus propios regímenes, sin orden de otras personas. Es factible como la ley de contrato de trabajo no brinda protección a estos trabajadores.

Conclusiones parciales

En este capítulo se ha tratado el trabajo y el descanso, se desarrolló las bases dadas de estos conceptos, cómo deberían ser tratados los trabajadores, y cómo serían las condiciones óptimas a tener en cuenta.

Tanto la Constitución de la Nación Argentina y los tratados por ella ratificados poseen ampliamente el concepto de trabajo, indispensable que cada persona tenga uno y con ello se provea a él y a su familia las mejores condiciones para llevar una vida digna. Y el descanso que es la necesidad que posee todo trabajador para recuperar fuerzas y conservar la salud.

Como un autor destacado en relación al trabajo da sus puntos de vista y cómo está muy acertado en la poca protección que cuentan los transportistas que trabajan en relación de independencia. El destacado jurista nos brinda muchas lagunas que posee el derecho laboral en materia de los trabajos autónomos, ya que da cuenta como no se protege el trabajo que ellos realizan, ni tampoco cuentan con una reglamentación que le asegure el descanso que merece cualquier trabajador luego de sus jornadas laborales.

Por lo tanto es de gran importancia el empleo, la protección del trabajador y el descanso que se merecen por la jornada realizada. Lo único a destacar es que muchas de esas protecciones solo son aplicadas hacia el empleado en relación de dependencia y no llegan al empleo autónomo.

**Capítulo 2: Leyes de trabajo, regulacion de la jornada y descanso. Ley de Cargas
generales, convenio colectivo y ente regulador**

Introducción

En este capítulo se aborda y analiza las diferentes regulaciones que tratan conceptos claves sobre trabajo, el descanso y la remuneración, proporcionados por la Ley de Contrato de Trabajo. La limitación de las jornadas de trabajo que deberían ser tenidas en cuenta para que la jornada laboral no sea agobiante y proporcione una buena recuperación corporal y mental.

La creación de la Comisión de regulación del transporte, facultades conferidas y cuales lleva a cabo. La creación del convenio de trabajo dirigido a los transportistas confinando la creación de normas a tener en cuenta al momento de tratar conceptos básicos sobre transporte y carga.

Siempre resaltando que se tratará ampliamente dichos conceptos, tratando de comparar el empleo realizado por el transportista y los demás sectores que si encuentran protección en las leyes tratadas.

2.1. Ley de Contrato de Trabajo n° 20744

Al analizar la ley de Contrato de Trabajo n° 20744 ordenado por el Decreto 390/1976, esta autora puede desprender para analizar y tratar de comprender los siguientes artículos y hacer notar que los mismos comprenden una regulación hacia el empleo dependiente, sin especificar en ninguno como ha de llevarse a cabo los trabajos autónomos.

El mismo reza que el concepto de trabajo será aquel que se realice lícitamente ante quien pueda dirigir dicha actividad y desde las mismas obtenga una remuneración rentable. Habrá contrato de trabajo cuando el objeto principal de la actividad sea producir, y puedan las partes entenderse en una relación de las cuales surja el intercambio y haya un fin económico¹².

En este artículo el concepto de trabajo es muy amplio, analizándolo detenidamente su contenido es general del empleo, se puede decir que es posible que se regule todo tipo de empleo partiendo del mismo, no se encuentra ninguna especificación entre empleo en relación de dependencia e independencia.

Pero analizando los demás artículos se puede inferir las diferencias que pueden llegar a surgir, se considera que existe contrato de trabajo cuando una persona física realice actos, ejecute obras o preste servicios en favor de otra y bajo el mando de ésta, durante el tiempo

¹² Ley 29744, 1976, art.4

que se necesite para ejecutar la labor o mientras el empleador lo considere necesario, todo ello mediante el pago de una remuneración. Y el mismo se va regir por el orden público, los estatutos, las convenciones colectivas o los laudos con fuerza como lo son los usos y las costumbres¹³. Y esa relación de trabajo estará regida por la dependencia que surge del empleado y empleador, siempre contando con una remuneración que haga posible que se ejecuten obras o se presten servicios¹⁴.

Por el mismo ordenamiento se entiende por trabajador a la persona física que ejecute obras o preste servicios en favor de otra bajo las modalidades de la prestación¹⁵.

En los precedentes artículos se deja bien en claro que lo que se cuida es el trabajo en relación de dependencia y lo que se regula es su trabajo, se considera y cuida mucho al trabajador que se encuentra bajo patrón, el cuál esta investigadora considera muy importante para que los mismos estén protegidos ante posibles trabajos insalubres, inseguros y mal pagos. Pero en el momento de cuidar a los demás trabajadores que buscan una salida laboral autónoma, sin jefes, no hay regulación que los cuide y dé la seguridad laboral que necesita cualquier ser humano, los cuáles muchas veces se sienten sometidos a las presiones de quien tiene más poder adquisitivo y que son la mayoría de las veces quienes regulan la actividad, siendo las mismas favorables para ellos.

Y para destacar es el artículo 25, que resalta que sólo se considera trabajador lo dicho por los artículos 21 y 22, y ahí especifica que se trata del trabajador en relación de dependencia y se olvidan de las demás personas que realizan trabajos independientes, entre ellos, los transportistas de media y larga distancia que trabajan en relación de independencia para forjarse un futuro mejor, los cuales pasan muchas necesidades porque no hay ley que los ampare. Y muchos de estos trabajadores son los que hacen posible el crecimiento del país.

Artículo 103. —Concepto. A los fines de esta ley, se entiende por remuneración la contraprestación que debe percibir el trabajador como consecuencia del contrato de trabajo. Dicha remuneración no podrá ser inferior al salario mínimo vital. El empleador debe al trabajador la remuneración, aunque éste no preste servicios, por la mera circunstancia de haber puesto su fuerza de trabajo a disposición de aquél¹⁶.

¹³ Ley 29744, 1976, art. 21

¹⁴ Ley 29744, 1976, art. 22

¹⁵ Ley 29744, 1976, art. 25

¹⁶ Ley 29744, 1976, art. 103

Remuneración: bien definida por el artículo 103, el trabajo debe ser retribuido, en este caso el empleado recibe un pago por las contraprestaciones que realiza en favor del empleador.

En cuanto al tema de las tarifas, que son los parámetros usados para el pago de los fletes, las mismas deben ser reguladas por los organismos estatales para que el transportista que realiza dicha actividad tenga la justa prestación, pero la mayoría de las veces, los importes dados como referencia desde la Nación son reducidos para que puedan realizar el flete, dado que el organismo de control que debería llevar a cabo dicha actividad no tiene las facultades para hacerlas valer, las mismas no son respetadas. La mayoría de las veces, con el importe de las tarifas de referencia no se llega a complementar el salario mínimo, vital y móvil necesario para la subsistencia del trabajador y de su familia.

2.2. Análisis de la Ley del Transporte Automotor de Carga. Ley 24653.

En el año 1996 se sanciona la Ley del Transporte Automotor de Carga con la finalidad de conseguir regular la actividad de dicho sector. Esta ley fue formulada para disponer las condiciones y reglas que deben llevar a cabo para asegurar plena libertad de contratación y tráfico, y siguiendo los lineamientos de la misma cualquier persona podría prestar los servicios de transporte.

Así se entiende que este primer artículo explica que toda persona que realice el transporte de carga puede hacerlo por cuenta propia, siempre y cuando preste un servicio eficiente, seguro y económico, asegurando la capacidad de satisfacer la demanda y operar con precios libres¹⁷. pero cómo se puede pedir que sea económico el servicio si al momento de sacar cuentas con los costos que conlleva transportar la mercadería más la amortización del vehículo se hace imposible que ello sea posible, no darían las cuentas al momento de conseguir ganancias suficientes para llegar a un salario digno.

El artículo 2 de esta ley sostiene que es responsabilidad del Estado Nacional otorgar idoneidad y transparencia en el mercado, siendo sus facultades impedir acciones oligopólicas, concertadas o acuerdos entre operadores y/o usuarios del transporte que interrumpen el libre funcionamiento, debería garantizar que todos los que quieran ingresar al mercado puedan hacerlo sin dificultad. Deberá lograr fijar políticas generales y específicas del sector, debiendo propagar toda la información a su alcance sobre oferta, demanda y precios para

¹⁷ Ley 24653, 1996, art.1

lograr transparencia, debiendo garantizar seguridad en la prestación de servicios y que ninguna disposición dificulte la forma de llevar adelante los fletes¹⁸.

A consideración de esta autora el Estado Nacional no es un operador activo en el momento de garantizar la amplia competencia y la transparencia del mercado ya que desde el punto de vista de los mismos, los transportistas que cuentan con sólo una unidad no pueden competir con aquellos empresarios que cuentan con varias unidades, es por ello que no se les garantiza estabilidad, y transparencia en el mercado.

Si bien muchos de los transportes cuentan con varias unidades, en los últimos años han podido participar del mercado del transporte de cargas varios choferes que cuentan con una unidad, aunque casi la mayoría se encuentra afiliado a centros que se asocian con fines de evitar que las grandes compañías se lleven todas las cargas y puedan hacer cumplir hasta cierto margen tarifas que muchas veces las grandes empresas del transportes las bajan y no permiten obtener la ganancia necesaria para llegar a cubrir los gastos, esas acciones oligopólicas son las que deberían poseer más control y a la vez impedirse.

Desde el Poder Nacional se hace hincapié en una tarifa de referencia, pero no es obligatoria, la difusión de la misma se lleva a cabo por los medios correspondientes, los interesados pueden llegar a ella, pero los precios de los fletes muchas veces son reducidos por las grandes empresas y los dadores de carga, o se llegan a acuerdos bajándolos haciéndolos algo rentables pero no aseguran la rentabilidad financiera optima que permitan una sustentabilidad acorde al salario mínimo vital y móvil y el sustento básico de la familia.

Y en relación a la seguridad, la misma es muy poca, falta al momento de garantizar la carga, escasea la estabilidad financiera y la integridad física, no se les provee la tan necesitada certidumbre que los lleve a los transportistas a ir desde el lugar de carga y descarga tranquilos en su recorrido.

ARTICULO 4 - A los fines de esta ley se entiende por: a) Transporte de carga por carretera: al traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, por la vía pública; b) Servicio de transporte de carga: cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización, o mediando contrato de transporte); c) Actividades conexas al transporte: los servicios de apoyo o complemento, cuya presencia se deba al transporte, en lo que tenga relación con él; d) Transportista: la persona física o jurídica que organizada legalmente ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación de servicios de autotransporte de carga;

¹⁸ Ley 24653, 1996, art. 2

e) Empresa de transporte: la que organizada según el artículo 8, presta servicio de transporte en forma habitual; f) Transportista individual: al propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro con o sin carácter de exclusividad; g) Transportador de carga propio, el realizado como accesorio de otra actividad, con vehículos de su propiedad, trasladando bienes para su consumo, utilización, transformación y/o comercialización y sin mediar contrato de transporte; h) Fletero: transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal, en cuyo caso no existe relación laboral ni dependencia con el contratante¹⁹.

El artículo 4 de esta ley detalla cómo cualquier persona que ejerza la actividad lícitamente y lleve a cabo la misma bajo la reglamentación de dicha ley será considerado transportista.

El artículo 5 de esta ley dice que será la autoridad de aplicación el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte, quienes serán los encargados de hacer cumplir la reglamentación de esta ley²⁰.

Desde el artículo 6 hasta el artículo 12 da cuenta de la reglamentación y requisitos a tener en cuenta por el transportista para poder ejercer dicha profesión, siendo los mismos de cumplimiento obligatorio. Se crea el organismo encargado de emitir el Registro Único de Transporte Automotor (RUTA), este registro es la matriculación del vehículo afectado a tal fin y del cual se puede reinscribir las veces que sea necesario, debiendo contar con la revisión técnica obligatoria. Cumplir con la radicación correspondiente de vehículo y empresa, cumplir con la reglamentación establecida y poder exhibir los papeles correspondientes en orden cuando sea necesario por la ley de Tránsito y Seguridad Vial. Llevar consigo el papel que certifique la carga que lleva, seguro, ya sea asegurando la mercadería o la integridad de terceros, si no llegaran a cumplir con los requisitos anteriormente descriptos pueden ser plausibles de multas y las mismas serán a cargo del transportista y si correspondiere serán solidariamente responsables también el dador de carga o el tomador de la misma²¹.

¹⁹ Ley 24653, 1996, art. 4

²⁰ Ley 24653, 1996, art. 5

²¹ Ley 24653, 1996, arts. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12

2.3. Ley 11544, la importancia de cumplir jornadas de trabajo y descanso.

Durante muchos años se ha visto al trabajo humano como esclavo, sin jornadas limitadas de trabajo ni descansos, y luego de largos procesos ha sido necesario la sanción de leyes, las mismas permiten limitar las jornadas laborales y proveer los descansos y es así que analizando la ley 11544 de Jornada de Trabajo el artículo 1º: “La duración del trabajo no podrá exceder de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales para toda persona ocupada por cuenta ajena en explotaciones públicas o privadas, aunque no persigan fines de lucro...”²². Es de considerar que luego de las agotadas horas de trabajo se necesita un descanso, por el bien de la salud física y mental.

He aquí lo que esta autora va a explicar, es el transportista una persona que realiza largas jornadas laborales, las mismas comienzan desde que sale de su hogar y terminan en la vuelta al mismo. Cuando para llegar al destino de carga o descarga necesita que se recorran muchos kilómetros que no permite que el trabajador retorne a su hogar por varios días, su poco descanso lo realizan en lugares donde puedan estacionar la unidad, los cuales no son lugares aptos o habilitados para tal fin y los mismos no le permiten un descanso pleno, debido a los ruidos y a los riegos que pueden correr ya que son lugares transitables por muchas personas.

Se considera que desde la política nacional deberían exigir que el conductor maneje cierta cantidad de horas diarias, que brinden lugares adecuados donde estacionar y que puedan realizar las necesidades básicas de cualquier persona, como aseo y alimentación y luego que puedan realizar el descanso que merece como toda persona que realiza su jornada laboral.

2.4. Funciones de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte

En el año 1996 se crea por Decreto 1388/96 la Comisión Nacional de Regulación del Transporte como ente autárquico de la Secretaria de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. La misma se fundó con la finalidad de proteger los derechos de los usuarios, asegurar que la competitividad en el mercado sea transparente, logrando brindar mayor seguridad, confiabilidad, igualdad en el transporte automotor de carga y ferroviario, asegurando la debida evolución del sector²³.

²² Ley 11544, 1929, art.1

²³ Decreto 1388, 1996, art. 3 incs. a, b, c.

Se estima que la creación de ese organismo le brindó mayor alcance al sistema de transporte, pero aun así siguen siendo muy pocas las facultades conferidas, ya que las mismas no permiten que regulen el descanso del transportista de cargas generales que realiza trayectos de media y larga distancias pasando muchas horas conduciendo sin parar y sin descansar. Tampoco le fue permitido que lleve adelante un plan de regulación de tarifas que sean acordes a los viajes realizados y a la economía actual que se vive.

2.5. Análisis del Convenio Colectivo de Trabajo del Transporte de Carga.

Con la necesidad de organización del trabajo comenzaron a regular el trabajo y ello trajo aparejado el surgimiento de convenios “Surge de la cuestión social, en respuesta de la revolución Industrial” y fue en Francia cuando comenzó la necesidad de regular el trabajo de los obreros pero se negaron a aceptarlo.

Recién en la segunda mitad del siglo XIX el movimiento obrero consigue que se legitime la negociación colectiva y el convenio que de ella surge, como nuevas fuentes válidas de consagrar derechos sociales. Se suele vislumbrar la admisión del convenio como nueva fuente de obligaciones y derechos, pioneramente en Alemania. (Cornaglia, 2006, pág. 2).

Ha sido de gran importancia la incorporación de los convenios en el ámbito mundial, para lograr avances en los temas negociables en relación al bienestar de los trabajadores, por lo que a decir de Cornaglia (2006)

Se ha considerado al derecho colectivo de trabajo como un tercer género, entre derecho público y derecho privado. Que tiene uno de sus nutrientes en el derecho privado, y en está profundamente influido en sus instituciones, por principios generales que hacen al orden público, pero también, a ciertas notas características del derecho público (pág. 2).

La implementación del convenio colectivo de trabajo ha venido a regular la situación de desprotección que tenían los trabajadores ya que el mismo convenio busca lograr acuerdos entre empleado y empleador logrando el tráfico apropiado del trabajo para la categoría profesional... se trata de un contrato que define situaciones de interés y derecho”. (Cornaglia, 2006, p. 161).

En el año 1988 se firma el convenio colectivo de trabajo 40/89 que regula el transporte de carga, camionero, convenio colectivo de trabajo, trabajador, asociaciones sindicales de trabajadores, remuneración, licencia laboral, yacimientos petrolíferos fiscales,

jornada de trabajo, higiene y seguridad en el trabajo. Dicho convenio se firmó para que tuviera vigencia desde 01/01/1989 hasta 31/12/90, del cual se puede enunciar que al día de la fecha sigue en vigencia y no ha sido modificado.

El mismo brinda el concepto de “conductor a toda persona que realice habitualmente tal tarea y posea su registro habilitante”²⁴, el llevar a cabo dicha actividad con habitualidad los hace que sean considerados conductores profesionales y a la misma vez la obligatoriedad de contar con el registro habilitante que da cuenta de que son idóneos en el momento de realizar la actividad. Los conductores que realizan el transporte de cargas de forma autónoma también deben contar con estos requisitos para poder ser considerados profesionales y poder realizar el trabajo como manda la ley, pero en el momento de contar con los beneficios que este convenio acuerda, el mismo sólo se dirige al chofer en relación de dependencia.

Las funciones detalladas en el mismo convenio son las mismas realizadas por todos los conductores profesionales, no hay distinción de si es en relación de dependencia o independencia al momento de realizar la actividad. En extracto de este convenio se considera “conductor de larga distancia: aquel que se encuentre afectado exclusivamente a la conducción de vehículos cuyo recorrido exceda los cien (100) kilómetros del lugar habitual de trabajo²⁵”. Si bien anteriormente detallaba que deberían ser cumplidos ciertos requisitos para ser considerado conductor profesional, si se unen ambos conceptos se puede ver que muchos cumplen con ambos requisitos, ya que realizan los papeles correspondientes y a la vez la mayor parte de sus viajes lo realizan a más de 100 kilómetros.

Desde el ítem 2.1.1 hasta el ítem 2.1.7 del presente convenio se redacta detalladamente el pago, actividades, descanso, viáticos entre otras cosas de cómo debe realizarse y efectuarse el pago dependiendo de los kilómetros y región del país a recorrer, los días que dure la jornada laboral, las actividades que como conductor le corresponde y las demás que le son asignadas en cumplimiento de su deber²⁶. Y una vez más en todos estos ítems se ve reflejado el cuidado y las obligaciones que le corresponden al conductor en relación de dependencia, pero como en todas las anteriores regulaciones en ninguna parte hacen mención del conductor profesional que realiza su actividad en relación de independencia.

²⁴ Convenio 40, 1989, punto 3.1.1

²⁵ Convenio 40, 1989, punto 3.1.2

²⁶ Convenio 40, 1989, desde punto 2.1.1 hasta 2.1.7

Por lo tanto dichos convenios vendrían a ser reparadores de las faltas que pudieran surgir de las normativas vigentes, a decir de Cornaglia (2006) dicho convenio vendría a cumplir la...

función reparadora de un estado de injusticia social, que las otras fuentes del derecho del trabajo no han podido superar. Esa es la verdadera razón de la fuerza del convenio colectivo como fuente extra estatal y los generadores por la autonomía de las partes en sus relaciones individuales. (pág. 46).

Conclusiones parciales.

Con el paso de los años y del avance a nivel industrial y fabril que se ha ido dando ha surgido la necesidad de crear nuevas reglamentaciones, destacando la ley de contrato de trabajo que busca implementar mejoras en el empleado. La ley de limitación de jornadas y descanso es un complemento de la anterior ya que limita la explotación del trabajador.

En relación al transporte de cargas específicamente se trató la ley de cargas generales, las disposiciones que deben tenerse en cuenta para el buen ejercicio del oficio, con análisis del convenio colectivo que regula la situación, dando cuenta que sólo es para los conductores en relación de dependencia, los objetivos y obligaciones de los mismos deberán ser regulados y controlados por el ente creado a tal fin, como lo es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la cual se le han conferido algunas facultades.

La regulación deja un vacío muy amplio a los trabajadores autónomos, faltan condiciones necesarias para que los conductores independientes puedan salir a la ruta y se sientan protegidos y amparados por el sistema, el cual les exige mucho y no les brinda lo que necesitan. Puede considerarse que si la ley de contrato de trabajo regulara todo el trabajo en general, los convenios sean tenidos en cuenta y el ente regulador contara con facultades ampliadas sería muy óptimo, así se podría lograr mejorar la situación de todo el sector.

Capítulo 3: Importancia del descanso

Introducción

El trabajo en todas sus formas produce desgaste físico o emocional, sea cual fuere la actividad realizada, por lo cual es necesario descansar, todo ello puede llevar a sufrir fatiga, cansancio, desgano, ante ello es necesario tener un sueño reparador. Aunque no es suficiente con sólo el descanso entre jornada, es por eso que son indispensables los descansos semanales, que según la actividad realizada se pueden dar de diferentes maneras. Y luego lo más imprescindible el descanso anual, vacaciones, además de otras licencias que pueden llegar a ser necesarias debido al trabajo realizado o problemas que puedan surgir.

Además de los tan necesitados descansos es indispensable llevar adelante una buena alimentación, realizar el ejercicio correspondiente. Pero cuando el trabajo que se realiza no permite que se lleve un ritmo de vida adecuado en el que se pueda tener buena alimentación, un óptimo descanso y buen estado anímico sobrevienen los problemas que hoy aquejan a la gran mayoría de los conductores de larga distancia. En este capítulo voy a analizar cada uno de esos factores que influyen en la conducción del transportista.

3.1 El descanso necesario y el sueño reparador.

¿Qué es el descanso? La real Academia Española define descansar como: cesar en el trabajo, reparar las fuerzas con la quietud. Tener algún alivio en las preocupaciones (Diccionario de la Real Academia Española, 2018). Siendo una parte indispensable de cualquier persona el necesitar descansar, ha sido tema de debate para este sector del transporte de carretera por entidades de otros países que han hecho hincapié en la necesidad del mismo y cómo no es llevado a cabo por este sector, además de las consecuencias que puede traer aparejado con el tiempo.

Se conoce la existencia de un organismo capaz de llevar adelante una investigación constante sobre el sueño y que además se encarga de estudiar cómo afecta al organismo, considerando al mismo una parte esencial del proceso cotidiano, y desde el cual se pudo obtener la siguiente definición: “El sueño es una parte integral de la vida cotidiana, una necesidad biológica que permite restablecer las funciones físicas y psicológicas esenciales para un pleno rendimiento” (Blog Instituto del sueño recuperado de <https://www.iis.es/que-es-como-se-produce-el-sueno-fases-cuantas-horas-dormir/>). Es el problema más frecuente del transportista, el cual pasa muchas veces sin dormir lo suficiente, y sin hacerlo en lugares adecuados que le permitan restablecer su cuerpo para continuar el arduo trabajo que realizan.

El sueño es una necesidad básica del organismo y su satisfacción nos permite la supervivencia. Todo lo que pasa en el cuerpo humano guarda un equilibrio, y si falla este equilibrio el organismo tratará por todos los medios de volver a recuperarlo (Blog Instituto del Sueño recuperado de <https://www.iis.es/que-es-como-se-produce-el-sueno-fases-cuantas-horas-dormir/>).

Es un factor importante en la vida de cualquier persona, el sueño es necesario y reparador, por cuestiones de que este trabajo lleva un agotador estado físico y mental, debería ser considerado al sueño indispensable y obligatorio, pero resulta difícil cumplirse si no hay infraestructuras ideadas para que los transportistas paren y duerman como corresponde y concluyan con un sueño reparador que haga que los mismos puedan continuar al día siguiente.

Una de las funciones más importantes del sueño es su contribución en la regulación de la temperatura corporal, funcionando como un termostato que mantiene la temperatura que el organismo necesita en cada momento en función de las actividades que se llevan a cabo en él para facilitar procesos metabólicos, hormonales, etc. Sin este importante termostato, el organismo moriría (Blog Instituto del Sueño recuperado de <https://www.iis.es/que-es-como-se-produce-el-sueno-fases-cuantas-horas-dormir/>).

El sueño cumple un factor muy importante para la recuperación del organismo, permite que el cuerpo mantenga un ritmo acorde a las necesidades por lo que es tan indispensable y necesario que no tenerlo bien también puede afectar la percepción, la concentración y el manejo.

A decir de Goldin (2009) “el trabajador no es una máquina” (pág. 333) y cómo puede ser que hay lugares que muchos empleados se consideran como tales, el trabajo que realizan es automatizado y lo mismo sucede con el conductor profesional que muchas veces se sienten máquinas, las actividades que realizan las llevan a cabo como robots, ya que cumplen en llegar, cargar, descargar, volver a cargar y así sucesivamente, lo que ocurre generalmente en épocas de cosecha que se mueven a un ritmo exagerado.

Por lo tanto siguiendo con Goldin (2009) “un ser humano que además de su recuperación psico-física en sí misma necesita gozar de su tiempo libre para dedicarlo a la familia, al esparcimiento, al deporte y realizar todo tipo de actividades que demande su vida en sociedad” (pág. 333), el tan ansiado descanso debe ser utilizado de la manera que mejor le parezca al trabajador, por eso debe contar con los mismos, y en todo el ámbito laboral. El

transportista que está en relación de independencia no tiene vacaciones pagas, como los demás empleados en relación de dependencia, entonces significaría que debe estar siempre trabajando porque lo que gana no llega a ser lo suficientemente óptimo para procurarse los descansos, ya sean diarios, semanales o anuales, merecidos.

Al tratarlos en detalle se puede hablar de: descansos entre jornadas, los cuales se dan en el transcurso de la jornada y pueden ser utilizados para distintas actividades como ser almuerzos, descansos o lo que el trabajador considere necesario. Luego están los descansos entre jornada y jornada, la ley establece que debe existir entre las mismas un descanso no inferior a 12 de horas, que entre las mismas puedan llevar adelante actividad social, de esparcimiento y familiar, y si la pausa llegara a ser mínima deberá ser compensada con dinero. Luego se trata el descanso semanal, que “fue reconocido por primera norma laboral n° 4661 del año 1905... allí sólo se reconocía el descanso dominical; posteriormente en el año 1932 mediante la ley 11640 se extendió el descanso semanal a los días sábados después de las 13:00 horas”. Y por último el descanso anual, vacaciones, son el descanso más extenso de la cuentan los trabajadores para poder llevar adelante el esparcimiento que deseen, en Argentina la cantidad de días es proporcional a los años que el trabajador lleva en su puesto, las mismas serán tomadas entre el 1° de octubre al 30 de abril del año siguiente, las cuales deben ser pagas (Goldin, 2009, págs. 334-337).

Esta normativa se rige para todos los trabajadores en relación de dependencia, pero la situación resulta diferente para el trabajador autónomo y en relación a los transportistas el descanso entre jornada consistiría en poder parar, estirar las piernas y también llevar a cabo su break pero lo que falta son las infraestructuras que les proporcionen esa posibilidad. El trabajo del conductor profesional no encuadra en un posible descanso diario, si bien ellos tienen una regulación especial que deberían cumplir, esta autora considera que si deberían contar con la posibilidad de descansar como deben, para ello necesitan lugares óptimos de parada de los vehículos. En lo que se refiere al descanso semanal la sociedad ha ido avanzando y se han modificado las regulaciones en relación a cómo se trabaje y a los convenios realizados por los entes de cada sector, pero si es necesario ese descanso, indispensable para todos, y es por eso que los transportistas deberían contar con un registro que sea regulado y se verifique que lleven a cabo a esos descansos, por último el descanso anual y a consideración de esta autora muchos de los transportistas autónomos no están capacitados solventemente para llevar a cabo el mismo, por la falta de continuidad en el trabajo y por la falta de regulación en las tarifas, proporcionando el acuerdo justo.

3.2. Horas de sueño recomendadas. Horas de descanso óptimo

¿Cuántas son las horas recomendadas de sueño? Según la Organización Mundial de la Salud es necesario dormir al menos seis horas, debido que la falta de sueño puede ocasionar diferentes trastornos que pueden afectar la salud. “La falta de descanso puede producir problemas gástricos, incremento del apetito y desequilibrio en el rendimiento. La Organización Mundial de la Salud (OMS) insiste en que dormir no es un placer sino una necesidad” (recuperado de <https://www.ultimahora.com/oms-recomienda-dormir-al-menos-6-horas-diarias-n786516.html>).

Ya que el dormir poco puede traer consecuencias al momento de concentración y una mala alimentación altera también el metabolismo, debido a ellas se pueden generar consecuencias que cambien el funcionamiento del cuerpo, además de ser más propensos a accidentes y el notable desequilibrio en el rendimiento.

Ello puede llevar a que se den varios trastornos, que según la Organización Mundial de la Salud pueden ser primarios o secundarios. Los más importantes son:

Insomnio, sin duda alguna es el más frecuente. La OMS considera como insomnio la dificultad para conciliar o mantener el sueño; o una sensación de sueño poco reparador que genere un notable malestar o interferencia con las actividades sociales y laborales.

Hipersomnia: es el sueño excesivo. También es conocida como la somnolencia, el adormecimiento prolongado diurno, afección que hace que la persona sienta mucho sueño durante el día y duerma más durante la noche; y los trastornos del ciclo sueño-vigilia; provocados por los cambios de turno en el trabajo o los viajes, y otros como el sonambulismo, las pesadillas, etc. (Cita tomadas de: Última hora (2014). Recuperado de: <https://www.ultimahora.com/oms-recomienda-dormir-al-menos-6-horas-diarias-n786516.html>.)

Los dos síntomas más comunes se reúnen en los conductores de larga distancia. Porque no logran descansar las horas necesarias debido al ritmo de trabajo al que están sometidos. Muchas veces padecen de insomnio debido a que pasan horas de espera en los puertos esperando respuestas para descargar, padecen la falta de espacio para parar a descansar en los trayectos largos que no les dan oportunidad de estacionarse en algún lugar seguro para conciliar el sueño, o cuando tienen que llegar a destino porque tienen horario de descarga y no hay tiempo de perder.

Cuando la gran mayoría se encuentra en su casa, pasan al estado de hipersomnía, debido a que sienten que deben descansar todo lo que no pudieron hacer mientras estaban afuera, y si por si eso fuera poco también descansar algo de lo que vaya a venir, porque se sabe el momento de la partida, pero no de la vuelta, y muchas veces pueden pasar días sin volver y descansar como corresponde en su hogar.

3.3. Análisis de fatiga y Fatiga laboral

La real Academia Española define a la fatiga como: cansancio o hastío. Molestia ocasionada por un esfuerzo más o menos prolongado o por otras causas, y que en ocasiones produce alteraciones físicas (Diccionario de la Real Academia Española, 2018).

Y la fatiga Laboral consiste según el trabajo de grado de Claudia Marcela Neisa Cubillos y Yenith Astrid Rojas López (2009) como...

el conjunto de cambios que experimenta el organismo cuando se encuentra sometido a condiciones extremas de sobre entrenamiento, o bien cuando no se está habituado a un tipo de trabajo con una intensidad concreta y se intenta superar el propio límite de esfuerzo (pág. 8).

El conductor de transporte de largas distancias está sometido a variedad de cambios en el ritmo de trabajo, ya que atraviesa por varias fases en el transcurso de cada recorrido, y a eso se le suma que no siempre tratan con el mismo dador de carga ni el mismo receptor, es por eso que su fatiga puede llegar a ser constante y con mayor intensidad.

Según el informe de Neisa Cubillos y Rojas López (2009) las principales características que se pueden dar por la fatiga laboral se pueden resumir en cuatro, la que se considera como la primera es la disminución de la capacidad de respuesta o la acción de la persona, se trata de un fenómeno multicausal ya que lo que llega a afectar todo el organismo, físico y psíquico, y es percibido de manera personal y se da por las formas que se expresan y la intensidad que se puede llegar a sentir. Además la fatiga se puede generar por los diferentes entornos que se dan, las situaciones y las características personales. La fatiga viene a ser el ente moderador del organismo regulando la actividad que se genera de más, siendo necesario el descanso (pág. 8).

Al repasar los síntomas que se ocasionan por la fatiga laboral se ratifica que éstos se reúnen en los transportistas, que su ritmo de trabajo los lleva a que no descansen lo suficiente, que la concentración que conlleva dicha actividad muchas veces se ve disminuida por la falta de descanso óptimo, el cansancio que se traduce en mal estar físico y psíquico, siendo la

mayor parte del tiempo su acompañante la soledad, la tristeza de la ausencia en fechas o acontecimientos importantes. Muchas veces los mismos consideran que están habituados a su ritmo de trabajo y que la fatiga forma parte del todo, pero deberían comprender que en algún momento la fatiga será tanta que eso mismo le generará acciones irreparables en el cuerpo y puede llegar a ser difícil recuperarse.

A decir de Martínez Vivot (1994) el descanso está dado en razón de la fatiga la que se genera por cansancio muscular, lo que puede suceder por los cambios de estructura, la mecanización y la automatización en las tareas, que puede llegar a generar una fatiga más grave, como ser la psíquica, que también es muy importante tratarla porque llega a cumplir un factor muy importante en el bienestar del trabajador (pág. 243).

Se puede apreciar cómo surge la necesidad del descanso en todos los trabajadores, pero debería ser más considerada en el sector del transporte ya que los mismos se encuentran más tensos por la actividad que realizan, el tener que estar concentrados en el camino, el entorno, el clima que pasan y las infraestructuras que muchas veces son decadentes.

Martínez Vivot (1994) considera que luego de limitar las horas de trabajo, ya sean diarias o semanales, se logró asegurar con ello el descanso y luego de toda esa reglamentación se hizo necesario el derecho a obtener vacaciones, las mismas han de suceder cuando sea prudencial y a elección del trabajador. Pero el autor citado considera que los legisladores no tuvieron en cuenta las necesidades económicas de los trabajadores, siendo muchas veces los salarios insuficientes y ello puede llevar a que se tenga más de un empleo o tener que realizar más horas extras. Por lo que se cree que los límites otorgados son de referencias, porque las horas extras deberían ser reducidas al igual que la necesidad de conseguir otro empleo por la incidencia que acarrea la fatiga (pág. 244).

Entonces, si de nada vale que se limiten los horarios de trabajo en general, cuando lo esencial para las necesidades básicas no llega a ser cubierto por el salario percibido, ahí surge la obligación de buscar la forma de obtener más ingresos y eso apareja que se llegue a trabajar más de las horas debidas o conseguirse más de un empleo que el mismo permita vivir dignamente.

Es aquí cuando el conductor profesional que se encuentra en relación de independencia sufre las mayores consecuencias del desgaste y la fatiga, mayormente debido a que trata de lograr la mayor cantidad de viajes o kilómetros recorridos para que le sea productivo el flete. Si las tarifas fueran respetadas, las brindadas como de referencia, esas

mismas cubrirían los requisitos justos y así no sería difícil de que debido a ellas se pueda cumplir con los descansos previstos y evitar la fatiga.

3.4. Cómo afecta el horario laboral y la alimentación en la salud de los conductores. Análisis y comparación de diferentes fuentes.

La falta de descanso puede resultar arriesgada en el área del transporte debido a que si llegaran a sufrir algún accidente por este motivo, las consecuencias pueden ser graves, no sólo para el conductor del camión, sino también para las personas con las que interactúan en la vía. “La falta de descanso puede aumentar el riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares, disminuir nuestra memoria o desarrollar síntomas de ansiedad o depresión. Por ello, se concluye que dormir adecuadamente es sinónimo de positividad y buena salud” (El periódico de la farmacia, online recuperado de <http://www.elperiodicodelafarmacia.com/articulo/enfermedades-y-trastornos/alimentacion-y-suenho-descanso-afecta-nuestra-nutricion-y-viceversa/20150313115029002570.html>). Se puede apreciar que sería necesario que se les pueda brindar, para mayor seguridad, lugares donde puedan descansar, donde se sientan contenidos brindándoles seguridad.

“El estilo de vida actual de la mayor parte de la población, caracterizado por una rutina alimentaria cada vez más alejada de la Dieta Mediterránea es, en muchas ocasiones, fuente de los trastornos asociados al sueño” (El periódico de la farmacia, online recuperado de <http://www.elperiodicodelafarmacia.com/articulo/enfermedades-y-trastornos/alimentacion-y-suenho-descanso-afecta-nuestra-nutricion-y-viceversa/20150313115029002570.html>). Otra variante importante que no es tomada en cuenta son los pocos lugares que puedan proporcionarles al chofer la posibilidad de poder parar a comer que le brinden variedad en la alimentación y a la vez que no sean excesivamente caras, ya que debido a ese motivo, muchos no paran, porque lo ganado no justifica el gasto que ello le ocasiona. Eso los lleva a que su alimentación, que no es la adecuada, no les permita nutrirse debidamente además de que les puede ocasionar insomnio o malestares que no les permitan conciliar un buen sueño reparador.

Un segmento de la población en el cual los accidentes debidos a privación de sueño y fatiga tienen un impacto especialmente negativo es el de los conductores de flotas.

En este colectivo confluyen diferentes factores de riesgo como son:

- ser trabajadores a turnos y por tanto sometidos a CD (turnos rotatorios, nocturnos o a demanda);

- alteración de los hábitos alimentarios (comidas fuera de casa y a deshora);
- sedentarismo;
- y riesgo de somnolencia excesiva ocasionada por permanecer durante largos periodos conduciendo en ambientes monótonos y privados de sueño.

Entre los efectos que produce la somnolencia en el conductor se incluyen la reducción de la motivación por conducir, el incremento del tiempo de reacción, el deterioro de la percepción del estado propio de la atención, la pérdida de atención, hacer caso omiso de las señales de tráfico, errores en la toma de decisiones, etc. El efecto más peligroso es el de la aparición de microsueños, que pueden tener consecuencias fatales. (Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, FROET. Estudio sobre la influencia del horario laboral en la salud de los conductores, 2012 recuperado de <https://www.froet.es/wp-content/uploads/Estudio-Influencia-Horario-Laboral-Salud-Conductores.pdf>, págs. 7-8).

Este informe recauda información de conductores de España, aunque se sabe que a nivel mundial todos los transportistas llevan el mismo ritmo de vida y las necesidades y consecuencias de este trabajo es igual en cualquier parte del mundo. Por eso es que el análisis efectuado por este organismo se lo debe considerar importante y necesario para tener en cuenta porque lo que detalla es lo que sucede también con los conductores de Argentina.

Todos esos factores juntos constituyen un riesgo muy grande para el chofer de larga distancia como para todos los particulares con los cuales interactúa en algún momento en el recorrido de la vía. Pero ante todo debe tenerse en cuenta que es necesario la creación de algún mecanismo que le permita a los transportistas llegar a dejar de lado esos riesgos y puedan lograr llevar una vida optima en todos sus aspectos.

3.5. Informe realizado por la Unión General de Trabajadores, España.

Del informe realizado en España sobre Riesgo en el sector de transportes por carretera (2001) (recuperado de <http://portal.ugt.org/saludlaboral/publicaciones/cuader-guias/2002-04c.pdf>) se puede recuperar y comparar que existen riesgos frecuentes en factores psicosociales u organizacionales derivados de las jornadas de trabajo (nocturnidad, exceso de horas de trabajo, entre otras), el ritmo de trabajo excesivo, la cantidad de horas que se encuentran afectados al trabajo, los elevados niveles de atención que requiere dicha profesión, el mal trato de los encargados de proveer las cargas y asegurar las descargas, el mal estado de las rutas y de los pocos lugares que se proveen para un óptimo descanso, entre otros. Todo ello lleva a que posean desánimo, irritabilidad, falta de energía y poca voluntad

en el trabajo a realizar, alteraciones en el sueño, que llevan a que no descansen lo suficiente (pág. 6).

Este informe redacta lo importante que sería llevar adelante una serie de medidas preventivas que hagan al trabajo más fácil de realizar y no constituya una carga, esas medidas serían facilitar el proceso de interpretación e interpelación, además de facilitar la comunicación con los trabajadores, darle a los mismos la posibilidad de integrarse en la planificación del trabajo, proporcionar turnos rotativos y evitar tareas monótonas.

Se reflexiona que acá en Argentina cambian algunas de esas cuestiones en el tema a lograr medidas precautorias en las cuales los transportistas puedan obtener mejor calidad de vida, se deberían observar mejoras en las infraestructuras viales, deberían proporcionar áreas de descanso adecuadas para que puedan descansar sin preocuparse de qué podría pasarles a ellos y a sus unidades. Un factor muy importante en todo este sector son los puertos, lugar en el cual la mayoría se dirige, los cuales deberían estar provistos de infraestructuras que provean de las adecuadas instalaciones dónde puedan realizar un buen descanso, el adecuado aseo personal y comedores aptos que proporcionen menús con alimentos necesarios para una dieta balanceada.

Según el mismo informe, resalta que en ese país la mayoría realiza jornadas laborales de 35 horas semanales, cuando los transportistas realizan de 65 a 100 horas semanales. Lo que los lleva a tener un alto índice de estrés, debido sobre todo al poco tiempo libre, la lejanía de la familia, la soledad que implica dicho trabajo (Riesgo en el sector de transportes por carretera 2001 (recuperado de <http://portal.ugt.org/saludlaboral/publicaciones/cuadern-guias/2002-04c.pdf>, pág. 31). En este sentido se coincide ya que se considera que son elevadas las horas que se encuentran los conductores fuera de su hogar, que eso los lleva a estar muy cansados y se desaniman al estar lejos de la familia, estar ausente en fechas y acontecimientos importantes, igual en Argentina no hay una estadística exacta para que se sepa cuantas horas semanales están trabajando los choferes de larga distancia.

Aquellos choferes que realizan transporte internacional suelen pasar más de una semana sin retornar a su hogar, y en muchos casos más de dos semanas. Si bien el trabajo requiere de ese sacrificio por la distancia a recorrer, lo que sería óptimo en ese caso es que sean dos los conductores a realizar ese recorrido, porque muchos de ellos no paran por muchas horas con tal de llegar al lugar de destino para poder retornar pronto a su hogar.

Otros de los transportistas afectados serían los que transportan verduras, debido a que los mismos llevan muchas horas despiertos entre que recorren las huertas recogiendo la mercadería y luego el poco plazo que se les otorga para que lleguen a destino. Cómo es posible que no haya un organismo que les limite estar tantas horas despiertos y no puedan llevar adelante el descanso óptimo. Es necesario que se les brinde seguridad y bienestar, por eso lo lógico y prudente es que estos transportistas se movilicen dos choferes por unidad. Que puedan efectuar un buen descanso y no tener que estar corriendo riesgos en la ruta.

Hay en ocasiones que los mismos transportistas le realizan el mantenimiento a la unidad, siendo que ello les quita tiempo de descanso y esparcimiento. Además de que no les permite recuperarse en su totalidad del desgaste físico y psicológico que genera el estar en viaje, por eso deberían exigir que esa actividad sea realizada por personas ajenas a la conducción.

Este informe, (Riesgo en el sector de transportes por carretera 2001 recuperado de <http://portal.ugt.org/saludlaboral/publicaciones/cuader-guias/2002-04c.pdf>, pág. 11), además da cuenta de los trastornos físicos que puede llegar a sufrir el conductor por las exposición a las vibraciones que genera el estar sentados largas horas en los asientos del camión, y en ocasiones con posturas inadecuadas, se expone a las condiciones de la ruta, de las cuales, muchas cargas se recogen pasando por caminos de tierra y los cuales no llegan a ser nivelados en ningún momento, a los caminos destruidos de ciertas zonas y que provocan saltos que pueden afectar varias partes del cuerpo, entre ellas, el dolor de columna y cintura, muchas veces generando pinzamientos. Problemas de artritis debido a la necesidad que se tiene que las unidades cuenten con lonas y las sogas de las mismas hacen que se genere un esfuerzo en las manos y muñecas.

Se han conocido casos de personas que fallecieron debido a que estando en los puertos y tirando de las sogas para atar la lona se les ha cortado la misma, se caen mal y genera que fallezcan. También ha habido situaciones en que lamentablemente han sido arrollados por los demás camiones que no los ven en el momento que desvanecen.

Conclusión parcial

Analizando este tema detenidamente se ven todas las causas y consecuencias que produce el trabajo del transportista. Muchas veces la soledad les proporciona un mal pasar, pero muchas otras son ocasionadas por la fatiga, la mala alimentación, la falta de descanso óptimo y el poco sueño reparador que llegan a tener. La postura que llevan, la poca

infraestructura adecuada en los kilómetros que recorren por largas horas los llevan a tener muchos problemas físicos, los cuales se podrían evitar si se lograra mejorar algunos aspectos, entre ellos, caminos adecuados, que paren a estirar las piernas luego de unas cuantas horas llevadas en el trayecto, y sobre todo lo ideal sería que logren tener una unidad equipada con buenas tecnologías que permitan mejor bienestar.

Además deberían poder contar con los descansos reglamentados, los cuales a consideración de esta autora no serían como el de los trabajadores en relación de dependencia, pero sí podrían ajustarse a las necesidades de los mismos, y se podrían llevar a cabo si se les proporcionara infraestructuras adecuadas, seguridad en todos los lugares a recorrer y lugares óptimos para alimentación y aseo.

Y por último, que el trato que se les brinde a los mismos no sea degradante, teniendo en cuenta que son los que movilizan al país, los mismos hacen que todo llegue a destino, teniendo en cuenta que se pasan pocas horas de descanso y muchos días lejos de la familia para que todo funcione.

Capítulo 4: Organismos de control

Introducción

Cómo país en constante crecimiento y siendo el transporte el motor del mismo, ha sido indispensable la creación de diferentes organismos que lleven a que la realización de dicha actividad vaya en auge. El Estado Nacional ha sido propulsor de la creación del Ministerio de Transporte, el mismo fiscaliza la actividad, pero como es muy amplia ha sido necesario la creación de otros organismos que lo ayuden y estén al servicio del mismo, como es la Comisión Nacional de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, ambas con facultades compartidas para lograr un mejor funcionamiento del sistema.

Pero para que no sean vulnerados los derechos de los conductores profesionales han sido creadas diferentes asociaciones sin dependencia del Estado Nacional que controlan y regulan la actividad y llegan a acuerdos para mejorar la vida de los asociados.

4.1. Ministerio de Producción y Trabajo

Hasta el año 2018 se contaba con el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad de la Nación y en ese entonces el doctrinario Goldin (2009) relataba las funciones de dicho Ministerio.

En nuestro país se alude al servicio de inspección del trabajo como “policía del trabajo”. Entre otras competencias del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad de la Nación se encuentra la de atender en el ejercicio del poder de policía en el orden laboral como autoridad central y de superintendencia de la inspección del trabajo y coordinar las políticas y los planes nacionales de fiscalización y, en especial, los relativos al control del empleo no registrado. (págs. 166 - 167).

A partir de ese año se crea el Ministerio de Producción y Trabajo cuya función es la de

Es parte de la estructura administrativa gubernamental para la conformación y ejecución de las políticas públicas del trabajo y el empleo. Propone, diseña, elabora, administra y fiscaliza las políticas para todas las áreas del trabajo, el empleo y las relaciones laborales y la capacitación laboral. (Extraído de <https://www.argentina.gob.ar/trabajo>).

Y en relación a sus objetivos los mismos comprenden, entre otros: tratar la reglamentación del contrato de trabajo buscando la protección del mismo. Tratará el ejercicio del poder de policía en la actividad laboral para coordinar las políticas y fiscalización entorno al empleo y su forma de llevarlo a cabo. Se encargará de controlar, organizar, fiscalizar la

reglamentación vigente en relación al trabajo portuario y del transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial y también de regímenes relacionados al trabajo. Y llevar a cabo la elaboración y control de las normas que dicte en especial referidas a higiene, salud, seguridad y a las infraestructuras en donde se desarrollan las tareas en el territorio de la Nación. (Extraído de <https://www.argentina.gob.ar/trabajo>).

Entre esos fundamentales objetivos muchos se los puede relacionar con el trabajador del transporte de cargas, necesariamente se necesita que se controle, a los que están en relación de dependencia, que se los registre como transportista y no en otra categoría, que se les pague en relación al empleo realizado, que se tenga en cuenta que el chofer tiene esa profesión y debe cumplir con ese aspecto, y que sea que a la vez cumpla con múltiples funciones que nada tienen que ver con conducir y lo único que se logra con ello es restarle horas de descanso, esparcimiento y acompañamiento de la familia o amigos.

Al tratar con el trabajo portuario, terrestre se debe hacer alusión específicamente a los pocos controles que hay en puertos, pero no de los empleados de los mismos, sino el manejo que sufre el conductor en esos lugares, que consiste en que los tengan a la espera por largas horas sin brindar el adecuado lugar de descanso, que no les dan informes de su situación dentro del predio, además de la poca salubridad que muchos de ellos proveen para la espera de la descarga. Simplemente debe haber más control y sanciones que permitan mejorar la calidad de vida del conductor profesional.

4.2 Ministerio de transporte

A partir del año 1992 se crean diferentes Ministerios con la finalidad de que sean de ayuda al presidente, para que puedan asistirlo en sus funciones. La Ley de Ministerios n° 22520 detalla cada uno de ellos pero esta investigadora sólo va a hacer referencia al que le compete en relación al presente trabajo y que es el Ministerio de Transporte.

Siguiendo el artículo 21 de la presente ley se pueden destacar las diferentes funciones y obligaciones del mismo Ministerio, es por eso que este artículo reza que al Ministerio de Transporte le compete asistir al presidente y al Jefe de Gabinete de Ministros en relación al transporte aéreo, ferroviario, automotor, fluvial y marítimo, y, toda la actividad vial relativa a los mismos. Pero sobre todo se encargará de entender en los objetivos y políticas en lo relativo al área que le compete. Ejecutar los proyectos, planes que se elaboren en relación a la facultad que posee conforme lo dictamine el Poder Ejecutivo Nacional. Asumirá las funciones de controlar que se cumplan las leyes ayudando en la elaboración de aranceles y

normas que ayuden a mejorar el sector que son de su competencia. También es de su competencia la elaboración de normas que regulan las licencias del servicio público otorgado por el Estado Nacional o las provincias que acepten los convenios o regímenes federales.

Tienen autoridad en controlar los entes u organismos en relación a las áreas privadas o dadas en concesión, haciendo cumplir la regulación dada para dicho sector en relación a las tarifas, aranceles cánones y tasas de los mismos. Proveer lo necesario en relación a las áreas de investigación y desarrollo del sector. Participar en la elaboración y aplicación de las reglamentaciones relativas a la seguridad vial, haciendo el posible cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin interrumpir las funciones de los organismos locales, ni interviniendo en la actividad de los funcionarios correspondientes de su jurisdicción, todo ello en relación al transporte terrestre y aéreo. También debe ejecutar políticas que logren una adecuada regulación del transporte internacional, sea de índole terrestre, fluvial, marítima y aérea.

Debe supervisar, empujar a un mejor desarrollo técnico y económico de todo el sector. Además del deber de coordinar y regular la práctica de la actividad. Llevar a cabo la administración coordinación y ejecución de las políticas y acciones que corresponden al Estado Nacional en relación al área del transporte, siendo posible que entienda en la organización, dirección y fiscalización del registro de inscripción de las empresas relacionadas al transporte. Siendo el organismo encargado capacitado para el otorgamiento de las habilitaciones, entre ellas las de cumplir con la fiscalización o administración. Y es también el encargado de fiscalizar la construcción y habilitación de las infraestructuras, en particular de los puertos y las vías navegables²⁷.

Como se puede leer, este Ministerio cumple las funciones relacionadas a todo tipo de transporte, es el encargado de controlar y fiscalizar los mismos. En su punto 4 trata de que debe intervenir en la elaboración de las estructuras arancelarias, he aquí la duda de esta autora, si es su competencia los aranceles tarifarios, como es posible que no pueda fijar una tarifa obligatoria de cumplimiento para el transporte de cargas generales en relación a los kilómetros recorridos y no dejarlo al libre albedrío de los que están involucrados en la fijación del mismo.

Como su jurisdicción es amplia para llevar adelante los controles, se crea para ayuda la Comisión Nacional de Regulación del Transporte para que lo asista.

²⁷ Ley 22520, 1992, art. 21

4.3 Facultades conferidas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (en adelante C.N.R.T.) es un ente que controla y fiscaliza el transporte terrestre nacional. Se encarga de llevar adelante los medios correspondientes para garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y carga nacionales. Ejerce el poder de policía en materia de transporte terrestre nacional, de su competencia, haciendo efectivo los controles de las normas vigentes, así como la realización de los contratos de concesión y acuerdos de operación e inspecciona la actividad realizada por los operadores y concesionarios de transporte. Asiste al Ministerio de Transporte (extraído de <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/institucional>).

Muchas de las facultades que se le confiere a dicho ente es para fiscalizar, pero su trabajo consiste en darle control a las actividades administrativas, que los viajes, unidad y conductor posean los papeles en regla, pero lo que debería también controlar y hacer seguimiento es de las horas que en conductor se pasa en la ruta, si llega a descansar el tiempo necesario para una recuperación eficaz del cuerpo y la mente, sin dejar de tener en cuenta que el transportista es una persona que convive y se rodea de los demás automovilistas particulares que circulan junto a ellos.

Muchas de las críticas que merece dicho ente es que no están capacitados para que puedan controlar la gran masa de camiones que se mueven día a día por las rutas sin saber el tiempo lleva el chofer manejando, las horas que lleva fuera de su casa y no cumple con un descanso adecuado. Esta autora realizó un contacto de dicha comisión para solicitar información del parque automotor de cargas generales, siendo ellos imposibilitados de poder responder dicha incógnita, al igual que tampoco se sabe si todos los conductores que están en posición de estas unidades cuentan con las habilitaciones correspondientes.

Además de que debería llevar adelante medios adecuados que faciliten la correcta fiscalización para que se respete las tarifas de referencia, es más, deberían dejar de existir dichas tarifas y pasar a ser tarifas reglamentadas, que nadie pueda modificarlas, siendo las mismas necesarias para que el descanso del transportista no se vea afectado por la poca ganancia que genera el empleo de dicho sector.

Siendo de gran importancia tener en cuenta que el decreto 1388/96 de la Comisión de Regulación del Transporte en su anexo I art. 5 inc. “e” tiene a su cargo el dictado de normas que hagan cumplir con la seguridad, ha de considerarse que gran parte de la seguridad en la

ruta viene acompañada del descanso, no sólo de seguir las señalizaciones trata la seguridad, sino de todos los factores que influyen en la conducción, como así también están los factores impredecibles, como clima, relieve, están aquellos que acompañados de una buena política reglamentaria llegarían a tener mucha influencia en el factor decisivo en la interacción conductor particular- conductor profesional.

ARTICULO 5°-Son deberes de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de la secretaria de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos:

e) Proponer a la Secretaria de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos el dictado de normas reglamentarias referidas a aspectos técnicos, operativos, de seguridad y funcionales del transporte²⁸.

Si es su obligación dictar normas que logren la seguridad en relación al transporte, es imprescindible que se tenga en cuenta la cantidad de horas que manejan los choferes de larga distancia. Además de que terminan su recorrido en los puertos, lugares que cuentan con poco o casi nada lugares que les permitan un buen descanso, ya que en los mismos muchos cuentan con altoparlantes y esto no les permite conciliar un sueño reparador, los conductores quedan pendientes a la escucha si son llamados a seguir con el trabajo de la descarga. Y en esos lugares no respetan nada, llaman para la verificación de la calidad de la mercadería y los dejan esperando por horas sin que puedan regresar a descansar y eso no sólo ocurre durante las horas del día sino que también los llaman a altas horas de la noche, sin olvidar que desde que nacemos tomamos como referencia, y el cuerpo se acostumbra, a que la noche se hizo para descansar, luego quedan a la espera de saber si la mercadería a entregar se encuentra en condiciones para la descarga inmediata o si los harán esperar hasta que lo consideren que pueden hacerlo.

Se considera que sería oportuno que este organismo reglamente y aplique sanciones a los responsables de los puertos, logrando que en las mismas se respeten a los conductores proporcionándoles las respuestas oportunas en el momento justo y les permitan descansar y no que se encuentren dando vueltas por horas sin lograr reposar.

A demás de deberes, este organismo cuenta con facultades, las cuales serán las de aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y todas los reglamentos que le compete en relación a su materia. Debe controlar las actividades de las empresas que están en relación al

²⁸ Decreto 1388, 1996, art. 5°.

transporte, de las mismas empresas debe solicitar la información y documentación que éstas necesitan para llevar adelante la actividad, así logrando un mejor desempeño del sistema, siendo ello con los recaudos necesarios de brindar confiabilidad en la información. Y es el encargado de llevar adelante las sanciones previstas en las normas legales relacionadas con el transporte y las penas que fije la ley en los contratos de concesión²⁹

Según lo antecedente descripto se puede focalizar en los requisitos que deben cumplir los conductores profesionales y las empresas que lucran con esta actividad, los mismos son controlados por la C.N.R.T, ellos deben encargarse de hacerlos cumplir y fiscalizar que se lleven delante de la forma que corresponde, logrando así el buen funcionamiento del sistema de transporte. Esta autora considera que debe haber un seguimiento en el cumplimiento de la regulación, considerar no sólo que sea en torno a los papeles que deben portar para realizar el viaje en regla, sino que también deben considerar el estado físico y psíquico del chofer, factor muy importante en el momento de la percepción y ejecución en el trayecto.

4.4. Facultades conferidas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial

A partir del año 2008 se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (en adelante ANSV) que tendrá como función la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales³⁰. Entre sus facultades se pueden mencionar las que hacen posible la realización y fomento de investigaciones que procuren evitar, prevenir siniestros viales, aplicando las políticas adecuadas, implementando las mismas por intermedio del Observatorio Permanente en seguridad vial³¹.

Así cómo este organismo se encarga del control en las rutas, brindando la información necesaria para que el tránsito por las mismas sea el adecuado, con ello proveyendo la señalización indicada para que el tránsito por las mismas sea lo más ordenado posible, con ello tratará de evitar siniestros, además de encontrarse en constante trabajo de investigación para complementarlo. De igual manera debería ser tratado el descanso ya que el mismo es un factor de investigación y encontrar la forma de ponerlo en práctica una necesidad imprescindible para toda la sociedad pero sobre todo para el conductor profesional de cargas generales de larga distancia, debido a la cantidad de horas que debe mantenerse despierto y conduciendo, rodeado de muchos otros conductores profesionales y particulares.

²⁹ Decreto 1388, 1996, art. 6°

³⁰ Ley 26363, 2008, art. 1°

³¹ Ley 26363, 2008, art. 4° inc. u.

Además este organismo es el encargado de “Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial”³². Si esos cursos son necesarios para capacitar en seguridad vial, cómo no pueden lograr que se respete una posible directiva para obligar que el conductor profesional pare y descanse. Ha de considerarse que si pudieran organizarse para que controlen los kilómetros recorridos y las horas que llevan en el mismo pudiera ser muy beneficioso para todos.

4.5. Asociaciones del sector del transporte

Desde hace muchos años se crearon asociaciones para proteger al sector del transporte que realiza sus trabajos en relación de independencia. Es por eso que estos organismos buscan que sea todo equitativo, pero sobre todo buscan la mejor forma de que sus asociados estén en constante mejoramiento económico, ya que tratan directamente con el estado y diferentes asociaciones para llegar a acuerdos que permitan no decaer en esta profesión. Algunas de ellas son la Federación Argentina de Entidades Empresariales del Transporte de Cargas (en adelante FADEEAC) y la Federación de Transportadores Argentinos (en adelante FeTrA).

Al crearse estas asociaciones lo hicieron bajo ciertas pautas, es por eso que la FADEEAC creó su estatuto en la que se estableció objetivos y obligaciones entre las que se encuentran: trabajar en conjunto con las demás instituciones gremiales para poder conciliar y coordinar las opiniones de todos los involucrados buscando proteger los intereses de los afiliados. Ser representantes de las entidades empresariales adheridas, asesorarlas en lo atinente a cuestiones técnico-económicas para colaborar en el desenvolvimiento de las mismas. Lograr el reconocimiento de la Federación como entidad representativa del autotransporte de cargas, siendo el mismo parte del Estado como así también de organismos privados, para poder lograr la consideración, análisis, estudio y decisiones que se den en el ámbito del transporte de cargas y los medios o servicios que se encuentran vinculados.

Busca la forma de fomentar las ventajas que incurren en el transporte de cargas, tanto a nivel nacional como internacional. Pudiendo adoptar las medidas que considere necesarias para la intensificación del autotransporte de cargas y en defensa de los intereses de los abocados al servicio con la finalidad de lograr mejorar la economía del sector para así conseguir el desarrollo eficiente necesario del mismo. Además consideran necesario contar

³² Ley 26363, 2008, art. 4° inc. w

con un servicio de información constante por el cual se comprometen a mantener informados a las entidades afiliadas, los organismos nacionales, extranjeros, públicos o privados que tengan relación directa con la actividad, sobre costos de explotación, servicios, equipos caminos y todo lo concerniente al sector. Serán los encargados de llevar a cabo todas las gestiones, trámites y todas las actividades necesarias para vincular a los empresarios en todos los órdenes de la actividad (extraído de <https://www.fadeeac.org.ar/objetivos/>).

Y en lo que respecta a la Federación de Transportadores Argentina, no se ha encontrado un estatuto específico, pero al ser una Asociación que busca la mejora del sector del transporte y además está en constante trato con el ámbito público como privado para llegar a acuerdos que sean favorables se puede decir que persigue los mismos fines que la otra asociación.

Igual ha de tenerse en cuenta que ambas asociaciones aún no han logrado una representación plena, debido a que muchas veces se los pasa a los conductores por encima y las tarifas no son las adecuadas. Además de que deberían encontrar la forma de proporcionarle al conductor medidas necesarias y satisfactorias para el descanso de los mismos.

Conclusión parcial

A modo de conclusión se puede decir que la creación del Ministerio de trabajo es un organismo muy importante que se encarga de controlar la actividad de todos los trabajadores, por lo cual fue necesaria la creación del Ministerio de Transporte ya que el mismo se enfoca en este sector brindándole el mejor control posible, aunque sólo se encarga de llevar adelante del control de los papeles y la inscripción de los mismos al sector, pero no controla los kilómetros realizados por los conductores, ni las horas que paran a descansar. La forma en que lleva adelante su trabajo no permite que controle como debidamente debería ser las tarifas que controlan la economía del sector.

Como es muy amplio el sector y día a día va en aumento se hizo necesario la creación de organismos que ayuden en la ardua labor de controlar y prevenir, sobre todo en las rutas, con amplias facultades que ayudan al cuidado del ciudadano, igual siguen faltando los controles al descanso y a verificar que existan lugares seguros para parar sin correr ningún tipo de riesgos a la integridad física.

Y por último se puede ver que la creación de las asociaciones ha venido a tratar de tapar las lagunas que sufre el autotransporte de cargas, siendo de su interés negociar con los

diferentes organismos, ya sean públicos o privados, pero aún en todo su interés de mejorar la situación de sus asociados y el resto del sector que se siente vulnerado no ha logrado que el descanso se regule, reglamente y se cumpla.

A consideración de esta autora se puede apreciar que se ha dejado muy sólo al conductor de cargas generales en razón de mejorar los sistemas que le permitan el descanso que deben llevar a cabo, y son muy pocas las actividades que realizan para reglamentar las tarifas permitiendo que las mismas sean acordes al trabajo que realizan y el desgaste físico e intelectual que ha de darse por la compleja actividad que realizan, el estar solos, lejos de sus hogares y sin la adecuada posibilidad de contar con lugares de descanso, recreación, higiene y alimento.

Capítulo 5: Regulación del descanso en el Derecho comparado.

Introducción:

En este capítulo será de gran importancia destacar los trastornos físicos que puede llegar a tener el transportista por las largas horas que lleva conduciendo.

Además de conocer como países limítrofes, el Mercosur y algunos países europeos, regulan este tema, y es por eso que se analizará las regulaciones de algunos de ellos, esperando poder llegar a realizar una comparación entre los mismos, en oportunidad de lograr sacar lo más productivo de los mismos. Siendo posible buscar comparar cómo dichos países han logrado legislar y llegar a plantear e implementar leyes que hacen que el transportista cumpla con el descanso debido y necesario para luego seguir, previniendo no sólo las posibles fallas del cuerpo, sino también el que se genere riesgos para todos los demás particulares que circulan con los mismos.

5.1. Consecuencias que pueden aparecer por largas horas de conducción

El cuerpo es un organismo que muchas veces sufre las consecuencias de la monotonía y la falta de actividad, es por eso que después de mucho tiempo expuesto a las mismas condiciones de trabajo, las personas pueden llegar a padecer en algún momento diferentes enfermedades crónicas que surjan por las posturas o por el esfuerzo excesivo que conlleva el mismo. Y eso hace que se considere necesario determinar los posibles factores que llevan a que se den estas situaciones.

Del extracto del texto Accidentes de Trabajo - Enfermedades Profesionales... Exámenes se ha podido extraer conceptos importantes de gran envergadura para el sector que se está trabajando, “enfermedad profesional: deterioro lento y paulatino de la salud del trabajador, producido por una exposición crónica a situaciones adversas, en el ambiente o en la forma de trabajo”. (Extraído por www.ugr.unsl.edu.ar > documentos > accidentesyenfermedades)

El trabajo del transportista puede ser considerarlo fácil, debido a que se cree comúnmente que sólo se sienta atrás del volante y maneja, pero su trabajo va mucho más allá, debido al esfuerzo de la visión que lleva el tener que estar concentrado por varias horas, el estar sentado por largos periodos y con las rutas en el estado que se encuentran, las vibraciones del vehículo, pueden traer consecuencias físicas en la columna vertebral como en la cintura. El poco movimiento que genera este trabajo hace que las piernas tengan poca circulación de sangre y traer con ello otros problemas a la salud. Además al ser un trabajo sedentario produce que sea más factible tener colesterol y diabetes en concordancia con la

mala ingesta de alimentos, el no poseer un horario habitual de alimentación, no tener lugares que proporcionen comida que los ayude a llevar una dieta equilibrada, todos estos factores juntos ayudan a que se desarrollen éstas enfermedades.

No sólo de conducir trata el trabajo del transportista, sino que también trae consigo otras obligaciones, como controlar la carga y descarga del vehículo, el tener que tapar y destapar la misma hace que las articulaciones de maños y muñecas se deterioren con facilidad. Siendo una responsabilidad también la de tener que controlar la unidad, haciéndole el servis para que la misma esté en condiciones de salir a la ruta, y ello también hace que se atrofién ciertas partes del cuerpo y con el paso de los años las dolencias empeoran.

Aunque también pueden sufrir “accidente de trabajo: lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo” (recuperado de www.ugr.unsl.edu.ar › documentos › accidentesyenfermedades) siendo esta profesión una de las más riesgosa debido a que su trabajo consiste en relacionarse continuamente con demás factores, no sólo los humanos, sino los climáticos, los de infraestructuras y los mismos que puede llegar a generar el vehículo por fallas mecánicas o imprevistos surgidos por factores externos al mismo.

Ha de ser necesario considerar que estos factores de riesgo deberían ser tenidos en cuenta en todo momento, porque si además de que son consecuencias que van a surgir necesariamente de la actividad, sería indispensable que el descanso sea obligatorio, y qué sólo se trabaje las horas necesarias diarias y no estar largos periodos conduciendo que harían que las enfermedades profesionales se desarrollen tempranamente.

5.2. Doctrina de Goldin, transportistas, choferes y fleteros.

El jurista Goldin (2009) hace referencia a la falta de legislación en materia de transporte ha estado vigente desde hace mucho...

En materia de transporte de mercaderías en general, en el año 1996 entró en vigencia la ley 24653 en su art. 4° inc. h) establece que fletero es el transportista que presta el servicio por cuenta de otro que actúa como principal, en cuyo caso no existe relación laboral ni dependencia con el tratante... Dicha ley (siguiendo el criterio que inspiró al decreto 1494/92) parece establecer una calificación legal imperativa del vínculo como autónomo. Sin embargo, la doctrina no comparte esa interpretación literal. Eduardo Alvarez, en tal sentido, considera que la ley 24653 sólo está llamada a regular la prestación de servicios de fleteros independientes y que su finalidad hubiere sido poner a los choferes y fleteros fuera del ámbito de aplicación de la LCT... Asimismo

se sostuvo que, en todo caso, si la norma claramente impidiera calificar como laboral al trabajo de un transportista... sería pasible de su descalificación por inconstitucional... Con anterioridad a la Ley de Contrato de Trabajo, la índole del vínculo de fleteros y transportistas dio lugar a una ya famosa discusión plenaria en el ámbito de la Justicia Nacional del Trabajo. En los autos “Mancarella, Sebastián y otros c. Viñedos y bodegas Arizu S.A.” (CNAT del 26/6/1976. DT, 1956-481) se resolvió que “en principio los acarreadores, fleteros, porteadores, etc, no se encuentran amparados por las disposiciones que rigen las relaciones laborales, pero si tienen derecho a tales beneficios cuando prueban fehacientemente que, pese a la denominación se encuentran ligados por un verdadero contrato de trabajo”. (págs. 255 - 256).

Sin lugar a dudas, este jurista se ha propuesto lograr un análisis muy exhaustivo sobre la regulación laboral de los transportistas, y da cuenta de la falta de amparo que sufren los transportistas independientes de Argentina, pero también están los países que han podido regular y controlar la situación de esos profesionales, buscando la forma que el conductor, que si bien deba pasar varios días lejos de su casa pueda satisfacer las necesidades básicas que surjan imprescindibles de cualquier ser humano. Ha de reflexionarse y tratar de considerar una posible asimilación a esos países que cuentan con una regulación estable para que en Argentina también elaboren una parecida y mejorar la situación del conductor profesional.

5.3. Legislación de Chile. Código del trabajo.

Esta investigadora ha encontrado un importante artículo de la legislación del país vecino, él mismo cuenta detalladamente cómo debe ser la jornada normal de un conductor de cargas generales y cómo debe llevarse a cabo el descanso luego de las jornadas laborales. Pero al igual que en nuestro país las mismas sólo se aplican para los conductores en relación de dependencia, pero tampoco son muy estrictas debido a que la verificación de las mismas se realiza mediante una libreta manual que puede ser fácilmente manipulada y cambiar datos cuando ven que no han cumplido debidamente la ley.

Según la legislación de este país en su artículo 21 reglamenta que las jornadas laborales de los choferes de carga interurbana no deberá exceder de ciento ochenta horas mensuales, la que será distribuida en un máximo de veintiún días. Igual se considera que los descansos que realizan estando a bordo de la unidad o en paradas que puedan realizar no se computan como jornada laboral y su compensación se ajustará a lo que las partes hayan

acordado. Igual se calcula que en base a la espera deberán percibir un proporcional que sea proporcional a los ingresos mínimos mensuales y a la vez no deberán exceder de ochenta y ocho horas de espera mensuales.

Se considera que el conductor deberá poseer un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de las veinticuatro horas. Además que este trabajador deberá hacer paradas que se realizaran no excediendo las cinco horas y ese descanso deberá ser como mínimo de dos horas, si llegara a realizar periodos más cortos de cinco horas en la conducción podrá ser posible de descansos que serían de veinticuatro minutos por hora viajada. Esto podrá ser posible de realizar en el lugar más próximo habilitado a tal fin, sin que ello haga que se obstaculice la vía de circulación de los demás conductores. Y si el descanso se realiza en la cabina del vehículo esta debe estar en condiciones acordes a las necesidades de llevar un adecuado descanso³³.

Como detalla el informe Impacto de la Regulación de Horas Laborales y de Descanso sobre la Accidentabilidad del Transporte de Carga por Carretera Chileno, un Estudio de Casos de 17 Países, al hacer la comparación con Chile, país de dónde surge la problemática, consideran que si existiera un control estricto de los transportistas de cargas y además la reglamentación se aplicara a todos los conductores de cargas generales sería optimo hablar de una baja en la siniestralidad debido al cansancio que sufren por las largas horas que pasan en la carretera. (Impacto de la Regulación de Horas Laborales y de Descanso sobre la Accidentabilidad del Transporte de Carga por Carretera Chileno, un Estudio de Casos de 17 Países, 2015 recuperado de http://repositorio.unab.cl/xmlui/bitstream/handle/ria/3717/a118931_Saavedra_L_Impacto_de_la_regulacion_de_2017_Tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

5.4. Legislación de Tránsito de Brasil.

Los requisitos que plantea la legislación de Brasil para ser conductor profesional no cambian mucho de la legislación local, así como condiciones físicas y psicológicas, los mismos se encuentran en el art. 145, 146 y 147 de la Ley de Tránsito Brasileña, ley n° 9.503³⁴.

Además el art. 148 incluye que la formación de los chóferes debe incluir, obligatoriamente, el curso de dirección defensiva y de conceptos básicos de protección al

³³ Código del Trabajo, Chile, 2019, art. 25 bis

³⁴ art. 145, 146 y 147 de la Ley de Tránsito Brasileña, ley n° 9.503

ambiente relacionado con el tráfico También hace alusión a la posibilidad de no poder obtener la habilitación por casos que la Ley de Tránsito prevé³⁵.

Pero lo más importante a destacar es como han logrado legislar el descanso del conductor profesional, tal cual reza el artículo 67 C, donde detalla que está prohibido que el conductor profesional conduzca más de cinco horas seguidas, ya se trate de conductor de vehículos de pasajeros como los de carga. Deben realizar un descanso de treinta minutos en un lapso de conducción dentro de las seis horas los conductores de cargas, estando permitidos su fraccionamiento y fijación de los mismos según el conductor lo considere necesario. Mientras que el conductor de vehículos de pasajeros deberán cumplir con el descanso de los treinta minutos pasadas las cuatro horas que llevan en la conducción.

En situaciones de extrema necesidad se podrá permitir el incumplimiento en los tiempos de conducción, debidamente registrado pudiendo aumentarse si fuera necesario para el conductor, el vehículo o la carga deba llegar a un lugar determinado donde se le ofrezca seguridad y servicio demandado, siempre que no se arriesgue la integridad en seguridad vial.

Dentro del periodo de veinticuatro horas, siendo necesario un descanso de once horas, se debería disfrutar en el vehículo y que coincida con las necesidades específicas. Igual se considera tiempo de conducción todo momento en que el chofer está realizando dicha actividad entre el lugar de partida y de llegada. El comienzo del viaje comenzará a regir desde que el vehículo sale hacia destino, ya sea cargado o descargado y se concluirá el mismo al regresar al lugar de salida³⁶.

Dicho artículo proporciona las pautas a seguir para un buen descanso del conductor y así lograr que el transportista esté siempre en buenas condiciones físicas y psíquicas óptimas que hacen prever que se llevará adelante el trabajo de la mejor forma posible.

Y siguiendo citando este artículo, el mismo se refiere a que el conductor profesional será el responsable de controlar y registrar el tiempo de conducción, debiendo llevar una estricta vigilancia. La duración del tiempo de conducción, la velocidad, se podrá llevar a cabo por algún mecanismo de grabación instantánea inalterable o libro de entrada de registro o por medios instalados en el vehículo. El equipo electrónico o grabador debe funcionar de manera independiente de manera que el conductor, ni ningún tercero puedan alterarlo. Es por eso que

³⁵ Ley DE Tránsito Brasileña, LEY n° 9.503, 1997, art. 148

³⁶ Ley DE Tránsito Brasileña, LEY n° 9.503, 1997, art. 67-C

es el conductor el responsable de cuidar y proteger la exactitud de los registros, que deben ser los adecuados en controlar velocidad y tiempo³⁷.

Aquí se detalla que existen medidas para llevar adelante el control del tiempo y velocidad en el que el transportista lleva su tarea, esos equipos son imposibles de alterar y ante la posibilidad de no cumplirla recibirán la sanción correspondiente a su falta.

5.5. Mercosur

El Mercosur, es un organismo creado por los estados partes, Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil, los mismos no cuentan con una regulación específica en materia de transporte de carga internacional, pero si han logrado llegar a un Acuerdo sobre Jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga, o sea que no regulan la situación bajo normas en común sino que cada transportista en el curso por los diferentes países va a tener que ir conociendo la legislación de los mismos, sólo el acuerdo sirve para llegar a acuerdos en materia jurídica, siendo necesario saber de ante mano que país va a ser el responsable de llevar un proceso adelante en caso de ser necesario. (Acuerdo sobre Jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los estados parte del Mercosur n° 11, 2002 recuperado de <http://www.sice.oas.org/Trade/MRCSRS/Decisions/dec1102s.asp>).

5.6. Reglamentación Estados Unidos

Estados Unidos es un país que cuenta con herramientas que brindan a los conductores profesionales las posibilidades de llevar a cabo un trabajo que no exija mucho desgaste físico, les exige y controla a los choferes que cumplan con la conducción debida y el descanso óptimo, y ante ello les proporciona la infraestructura adecuada a las necesidades básicas que deban satisfacer.

Han considerado necesario la implementación de nuevas reglas, las cuales consisten en que el conductor profesional pueda manejar once horas después de haber efectuado un descanso de diez horas. Además estos conductores no pueden conducir después de completar un servicio de sesenta horas en un periodo de siete días corridos o setenta horas en un periodo de ocho días consecutivos. Igualmente tienen restringida la conducción de más de catorce horas a su regreso de un descanso de diez horas. Y los conductores que hacen trayectos cortos se les permite que realicen un periodo de dieciséis horas durante un periodo de siete días

³⁷ Ley De Tránsito Brasileña, LEY n° 9.503, 1997, art. 67-E

consecutivos. (Extraído de <http://www.mitchellsanchez.com/es/areas-de-practica/accidentes-de-camiones/que-leyes-aplican-para-la-seguridad-de-los-camiones/regulan-las-leyes-la-cantidad-de-tiempo-que-pasa-un-camion-en-la-carretera/>)

5.7. Código de tránsito de España.

Es indispensable conocer como hacen los países europeos regular el tema del descanso para los choferes del transporte de carga. Se ha leído y analizado los artículos y se considera que son muchos, los cuales resultan de utilidad para tener en cuenta y analizar, transcribirlos sería muy extenso, por eso se va a comentar en grandes rasgos los mismos y la importancia que podrían llegar a tener en el ordenamiento local.

La regulación de este país en su artículo 22 reza que deben los titulares de la actividad contar con los lugares adecuados para la carga o descarga del vehículo, debiendo prever la cantidad de envíos, o recepción de mercadería que expidan o reciban, para que la misma no exceda de dos horas del tiempo que el transporte se encuentra abocado para esa actividad, salvo que medie un caso fortuito o fuerza mayor que requiera que se exceda de ese límite. Y si por alguna razón ese plazo se excede, el porteador tendrá derecho a exigir una retribución por el tiempo en que el vehículo se encontró paralizado dependiendo de la espera del mismo, ya sea para carga o descarga³⁸.

En esta legislación se considera muy interesante que se valore el tiempo del conductor, ya que es necesario que se tomen medidas en el momento en que es llamado a cargar o cuando esté para la descarga. Los transportistas locales muchas veces pasan demasiadas horas en el lugar de carga y descarga, y eso provoca un malestar muy grande, sería imprescindible que se les reconozca el tiempo que pierden, debido a que después conducen sin descanso para ganar el tiempo perdido y poder realizar otro viajes o pasar aunque sea retornar a sus hogares un tiempo mínimo y no sentirse ajenos a sus familias.

Esta reglamentación considera infracciones muy graves a aquellas que lleven a adulterar el aparato de control de los tiempos de conducción y los descansos que se efectúen, al igual que alterar o la incorporación de instrumentos que reduzcan o modifiquen los controles que limitan la velocidad aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de alguna inspección. La responsabilidad de dicha infracción caerá en manos de quien haya participado en la adulteración de los mecanismos de control. O la carencia de estos aparatos que lleven al control de los tiempos de conducción y descanso.

³⁸ Código de Tránsito de España, LEY n° 16/1987, art. 22.4

Una vez que deban ser sustituidas las tarjetas de control las mismas deben conservarse para el correcto análisis de las mismas, la falta de ellas puede resultar pasible de sanciones, aunque las mismas no hace falta que estén en poder del conductor, siendo que pueden estar en resguardo de la empresa. Como también la falsificación de las hojas de registros, tarjetas o el elemento que se lleve en el vehículo, siendo responsables por estos hechos quienes hayan participado de las mismas. Al igual que exceder del 50 % en los tiempos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la reducción de los tiempos de descansos obligatorios que deben llevar.

En la ley española está prohibido que el conductor profesional se encargue de la carga o descarga del vehículo, esa tarea debe ser encomendada a quien corresponda ya que el conductor profesional solamente debe manejar el vehículo, y al incumplimiento de dicho precepto será pasible de sanción el dueño de la unidad o en agente que emitió o recibió la carga³⁹.

Es tan necesario el control, no sólo del registro de mercadería que pudieran transportarse, sino también de las condiciones necesarias que debe llevar el conductor, ya que al estar cansado su percepción de la realidad puede verse alterada, y si la misma necesita que las hojas de registro o los aparatos creados para tal fin sean controlados con más frecuencias y a la vez hacer cumplir las necesidades básicas.

Ya en el artículo 141 se detallan las faltas graves, las cuales serán imputables al conductor, siendo que el mismo debería controlar el buen funcionamiento del aparato de control donde se registran los tiempos de conducción y descanso, o no realizar la revisión periódica la ley establece. Cuando utilizare la misma hoja de registro para más de una jornada y que en la misma se interpusieran datos que impidan la lectura y control de los mismos. Cuando las anotaciones de control de conducción y descanso deban ser en forma manual será pasible de sanción el conductor que no realizara dicha obligación. El conductor que cambie de hoja de registro para una misma jornada también será sancionado, salvo que este realice cambio de vehículo y no se pueda utilizar la misma para ambas unidades. Lo mismo sucede si se entorpece con la verificación del tiempo que realizó la conducción o descanso, siendo responsable por el hecho⁴⁰.

Según el artículo 142 serán faltas graves o muy graves, dependiendo del excedente de la falta, aquellas en la que el conductor profesional exceda las horas en las que conduce o

³⁹ Código de Tránsito de España, LEY n° 16/1987, art. 140

⁴⁰ Código de Tránsito de España, LEY n° 16/1987, art. 141

aminore las horas de descanso que debe realizar. Además la utilización de hojas de registro no homologadas o que no resulten las aptas para el aparato de control utilizado, así como el uso de tarjetas vencidas⁴¹.

Estos últimos artículos son claros en temas de sanciones a cumplirse hacia el chofer que no cumpla con la reglamentación vigente de dicho país en materia de conducción y descanso. Es algo que quien suscribe este trabajo considera que haría falta en Argentina, un plan óptimo que de las pautas de conducción y horas de descanso que son necesarias a llevar para que se esté con las condiciones óptimas para realizar el trabajo.

Conclusión parcial

En repaso de lo analizado se puede decir que el conductor profesional lleva una vida sedentaria, la cual le trae muchas consecuencias a corto y largo plazo, lo lleva a desarrollar enfermedades que podrían evitarse si fuera otra su actividad, es por eso que sería necesario que las unidades estén equipadas para hacer más placentero el trabajo y que las infraestructuras estén acordes a las necesidades que pudieran tener.

Existen reglamentaciones que están enfocadas a que el conductor profesional cumpla con la reglamentación en la cantidad de horas que debe conducir y las horas de descanso que debería realizar. Es un factor común que los países como Chile y Argentina no cuenten con una reglamentación que permita controlar y exigir que se lleven a cabo las horas de conducción adecuadas y los descansos merecidos. En cambio Brasil a proporcionado la posibilidad de control de las horas que sus choferes pasan en la ruta y exigen las horas de descanso adecuadas. En cambio Estados Unidos si logró hacer que su reglamentación sea aceptada y cumplida, por el simple hecho que las sanciones que se producen por incumplir son efectivas, además de contar con tarifas que son acordes a exigir que cumplan con las horas de conducción y descanso.

Ya pasando a lo que es un país europeo, como en este caso, España, el mismo cuenta con una ley de tránsito estricta, en la cual las faltas, ya sean graves o muy graves, se sancionan según hayan sido, y no permiten adulteraciones, ni cambios que no sean reglamentados, todo ello previniendo faltas y buscando seguridad, tanto en el conductor profesional como los particulares con los que interactúa. Además en esta legislación al conductor se le exige solamente que cumpla con esa obligación, el manejar, y no se le permite realizar otra que haga que se le reste tiempo de descanso o esparcimiento.

⁴¹ Código de Tránsito de España, LEY n° 16/1987, art. 142

Conclusión Final

Teniendo en cuenta que la pregunta de investigación planteada al comienzo de este trabajo era ¿Es posible la aplicación del marco legal que regula el trabajo y el descanso de los trabajadores en relación de dependencia a los chóferes del transporte de cargas generales que trabajan autónomamente? Si es posible aplicación del marco legal que regula el trabajo y el descanso de los trabajadores en relación de dependencia a los chóferes del transporte de cargas generales que trabajan autónomamente porque son todos trabajadores de un mismo sector, a los cuales se les exige el cumplimiento de muchos requisitos para realizar la actividad y no se tiene en cuenta si lo hace bajo patrón o por cuenta propia. Por ende es necesario que todos los trabajadores que realizan esta actividad se rijan por una sola ley que los ampare ante los posibles monopolios que quieran apoderarse del mercado. Ello tiene fundamento jurídico en la Constitución Nacional, los Tratados Internacionales y la Organización Internacional del Trabajo, los mismos buscan ayudar a regular esta situación y brindan oportunidad de entender la importancia del trabajo y descanso.

En el trayecto del proyecto se pudo advertir que el marco legal que regula la actividad ha de considerarse algo antiguo, poco aplicable a gran parte del sector, no sólo de los trabajadores independientes, sino que también muchos en relación de dependencia. Por eso no sólo debe mejorarse dicha regulación, también debe ser asegurado que llegue a todo el sector de los transportistas. Lo indispensable es buscar soluciones que lleven a mejorar la calidad de vida de este sector, considerando que sería necesario, en primer lugar, que se lo considere como un trabajo riesgoso, debido a los grandes peligros que afronta el conductor, el estar interactuando en la vía pública con muchos distractores que podrían dificultar su actividad de manera normal.

Además de ser también considerado como trabajo nocturno, ya que muchas veces, recién luego de la carga salen de viaje y suele ocurrir que sea en la noche, de igual manera con la actual legislación que hacen que transcurran restricciones en horarios óptimos para el viaje, hacen que se considere al conductor profesional como un trabajador noctámbulo. Se analizó el sueño, necesario para la recuperación corporal, ya que es el que regula la estabilidad del cuerpo. Se trató la fatiga, mala consejera cuando se está trabajando por largas jornadas, ya que puede llegar a producir distracciones que no son buenas en este sector. Y cómo tan imprescindible se trató el descanso, algo poco probable que consiga el conductor profesional cuando faltan infraestructuras o lugares donde aparcar para poder llevarlo a cabo.

En estudio de esta autora se cree que no hay un organismo de control facultado para verificar dicha actividad con amplios poderes, por eso debería crearse uno al que se le

adjudique la posibilidad de llevar el control correspondiente, el mismo debería ser pasible de controlar cuantos transportistas llevan adelante la actividad, la tarifa que se maneja, que no sea bajada bajo ningún concepto porque degrada la actividad y además asegurarse que existan los lugares aptos para el descanso correspondiente y que provean la posibilidad de higiene y nutrición. A sido necesaria la comparación de las legislaciones de los demás países que han logrado regular a este sector previniendo con ellos siniestros, los cuales pueden ser evitados con buenas prácticas y leyes que sancionen a quienes no cumplen con el adecuado régimen laboral.

En conclusión se puede asegurar que es muy poco el control que tiene dicha actividad, no se respeta al conductor y tampoco se le da el lugar que merece en la sociedad por el empleo que realiza, y no cuenta con la protección de algún organismo de control que los obligue a llevar adelante su trabajo como tampoco que les provea la seguridad en brindarle todo lo que necesitan.

Cómo me ha tocado de cerca el tema anteriormente analizado dado que he estado a la par de muchos, escuchado sus problemáticas y considero que deberían ser mejores las leyes que regulen el sector del transporte, ya que los mismos son el motor del país. No deberían mantener un manejo constante de parte de todos los involucrados en el sector, cuando mayormente se consideran usados y no cuidados, sobre todo el conductor que se encuentra trabajando en relación de independencia, porque las pocas leyes que hay sólo protegen a los choferes que se encuentran en relación de dependencia, es por eso que deberían poseer toda la ayuda que los lleve a cuidarlos, no sólo es exigirles, debido a que la gran mayoría cumplen con los requisitos que se necesita para ser conductor profesional.

Por lo expuesto propongo el siguiente proyecto de Ley de mi autoría a los fines de lograr que se solucione tan grande problemática, cuya proyección llevaría a resolver la conflictiva situación planteada en la introducción, este proyecto vendría a brindar seguridad jurídica al conductor profesional al momento de la conducción y el descanso. El mismo tiene fragmentos de legislaciones internacionales que han sido de ayuda al momento de plantear el mismo y que se consideran que han funcionado para los demás países, lo mismo debería ocurrir en el nuestro.

PROYECTO DE LEY...

Se crea la siguiente Ley para llevar control de la cantidad de camiones y conductores que intervienen en el sistema. Para un mejor control y ordenamiento de los mismos.

Art. 1º: **Organismo de control.** Se crea el organismo de control... responsable de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que se encargará de controlar y fiscalizar que el conductor profesional lleve los papeles acorde a la actividad realizada, siendo necesario destacar los papeles que hacen al conductor, el vehículo y carga.

Art. 2º: **Tacógrafo u hoja de registro del descanso.** Debe ser incorporado obligatoriamente en todas las unidades del transporte un tacógrafo digital o una hoja control de conducción y descanso que sea imposible de alterar, las mismas deberían ser brindada por el organismo de control AFIP, de igual modo que se emite la guía de las cartas de porte, las cuales se consideran inalterables y únicas.

Art. 3º: **Descanso diario obligatorio.** Se obliga que el conductor profesional lleve adelante un descanso diario de mínimo 10 horas, que las mismas le permitan llevar adelante la alimentación correspondiente, aseo y descanso. Que deben ser llevadas en las hojas de conducción o tacógrafo.

Art. 4º: **Horas extras.** Se prohíbe que el conductor profesional conduzca por más de cuatro horas seguidas, debiendo parar a estirar las piernas y descansar con un periodo no menor de 30 minutos. Y es obligatorio que pasando las ocho horas diarias o las cuarenta y ocho horas semanales que se encuentre abocado al trabajo deberá cobrar como horas extras el excedente. Además cuando el trabajo corresponda a jornadas nocturnas deberá ser retribuido por las mismas.

Según la ley de 11544 de Jornada de Trabajo no se debe exceder de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales, si se considera que el conductor comienza su trabajo desde que sale de su domicilio con destino al lugar de carga y culmina cuando retorna luego de haber cargado o cargado y descargado la mercadería, se puede afirmar que mayormente pasa muchas más de las horas previstas las que pasa trabajando, porque no sólo comprende la conducción del vehículo sino todo el proceso, tanto carga, descarga, mantenimiento entre otra cosas. Por lo tanto las horas extras que pasa abocado al trabajo deberán ser pagadas como tal.

La misma Ley prevé que el trabajo nocturno no debe exceder de siete horas, pero cuando el conductor profesional llega a los puertos durante el día no logra descargar hasta llegada la noche, negándole el tiempo de descanso que cualquier persona está acostumbrada a realizar. Por lo tanto debería ser reconocido por las horas nocturnas que pasa pendiente del llamado para la descarga. Pero no es sólo en esos lugares que se trabaja de noche, ya que se recomienda a muchos conductores que realicen las entregas en horarios nocturnos, siendo

para evitar tráfico, forzar el camión entre otras cosas. Por lo tanto deberá pagarse un extra por el tiempo que el conductor estando en horario nocturno deba estar pendiente de la carga o descarga, siendo el mismo el que comprende desde las veintiuna y las seis horas.

Art. 5°: **Tarifas.** Será obligatorio que se tome en cuenta para el pago de los fletes la tarifa Nacional para el transporte de cereales y oleaginosas que se brinda en la actualidad como referencia y a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley serán obligatorias, al igual de hacer cumplir la estadía, la que a partir de la fecha será cuantificada por hora, siendo sanción a pagar por la planta o acopio que haga que se produzca la espera, tanto antes o después de realizado el transporte de la mercadería.

Para el pago de los demás fletes de cargas generales será necesario se cree una lista similar a la de los cereales que se deba tener en cuenta los kilómetros a recorridos. Además de las sanciones correspondientes para cubrir la estadía por las horas que corresponden a la espera, tanto antes de la carga como para que se produzca la descarga.

Art. 6°: **Logística.** Será obligatorio que se les provea de una carga que permita planificar la logística del viaje, permitiendo planificar el tiempo de salida y llegada, brindando un adecuado almacenamiento de la mercadería. Así organizar y llevar un horario pre-establecido de todo el viaje, pudiendo predecir porque ruta circular debido al tráfico que la misma pueda tener.

Art. 7°: **Dos conductores.** El sector más afectado del cual se puede decir que no cumple con un adecuado descanso son los transportistas que realizan los fletes de alimentos perecederos sin refrigeración, como por ejemplo verduras y frutas, los cuales recorren largas distancias en pocas horas. Es por eso que a partir de la vigencia de la presente ley los vehículos afectados a esta actividad deberán poseer cabinas dormitorios que sirvan para el óptimo descanso y además será obligatorio que sean dos los conductores de esta unidad para que se roten para el manejo de la misma.

Art. 8°: **Cupos u horario de descarga.** Queda totalmente prohibido que se les otorgue a los conductores turnos de descarga del mismo día o muy cercanos a la fecha de carga si no se hace posible que por los kilómetros a recorrer lleve adelante el descanso obligatorio que propone la presente Ley. Si se le brinda cupos de descarga o se les exige llegar a lugar de destino en un tiempo que no sea el que corresponde las sanciones pecuniarias pueden llegar a comprender el 15% del valor de la mercadería a entregar.

Art. 9º: **Bolsa de trabajo:** créase una aplicación que se permita que el dador de carga y en remitente tengan trato directo sin intermediarios que lucren con los transportistas. En el mismo debe figurar lugar de carga y descarga, carga a transportar, kilómetros a recorrer, tarifa y forma y tiempo del pago.

Art 10º: “Comuníquese al Poder Ejecutivo”.

Bibliografía

Doctrina

- Cornaglia, R. J. (2004) *Derecho Colectivo del Trabajo*. Buenos Aires. La Ley
- Díaz Aloy, V. (2016). *Un ombudsman laboral: una nueva figura de representación para la efectividad en la protección laboral*. Buenos Aires.
- Grisolia, J. A. (1999). *Derecho del trabajo y de la seguridad social* (septima ed.). Buenos Aires: AbeledoPerrot.
- Goldin, A. (2009) *Derecho del trabajo: elementos introductorios y teóricos*. Buenos Aires: La Ley.
- Martinez Vivot, J. (1994). *Elementos del derecho del trabajo y de la seguridad social*. Buenos Aires. Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma.

Legislación

- Acuerdo sobre Jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los estados parte del Mercosur n° 11 (2002).
- Código del Trabajo, Chile (2019).
- Código de Transito de España ley 16 de ordenación de los transportes terrestres (1987).
Extraído de <https://eduvial.es.tl/C%F3digo-de-Tr%E1nsito-de-Espa%F1a.htm>.
- Conferencia Internacional Americana. (1948). Tratado Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la Nación Argentina . [Const.] (1994). Constitución Nacional. Buenos Aires.
- Congreso de la Nación Argentina. (13 de mayo de 1976). Ley de Contrato de Trabajo [n° 20744]. Buenos Aires, Argentina.
- Congreso de la Nación Argentina. (12 de mayo de 1976). Ley de Jornada de Trabajo [n° 11544]. Buenos Aires, Argentina
- Congreso de la Nación Argentina. (16 de julio de 1996) Ley de Transporte Automotor de Cargas n° 24653. Buenos Aires, Argentina.
- Congreso de la Nación Argentina. (2014). Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación Argentina. Buenos Aires, Argentina: País.
- Congreso de la Nación Argentina. (2008). Ley de Tránsito y Seguridad Vial [n° 26363]. Buenos Aires, Argentina.
- Declaración Universal de Derechos Humanos. (1948). Tratado Declaración de Derechos Humanos. París.
- Decreto . (1996). Comisión Nacional de Regulación del transporte. *Decreto 1388/96*. Buenos Aires.

Decreto 438/92. Ley de Ministerios n° 22520. Buenos Aires 1992

Decreto Presidencial. (1992). Transporte terrestre de cargas. *Decreto 1494/92*. Buenos Aires.

Dirección Nacional de Regulación del trabajo. (1989). Convenio 40/89. Buenos Aires.

Leyes que aplican la seguridad de los camiones obtenido de <http://www.mitchellsanchez.com/es/areas-de-practica/accidentes-de-camiones/que-leyes-aplican-para-la-seguridad-de-los-camiones/>

Ley de Tránsito Brasileña n° 9.503, (1997).

Reglamento n° 561/2006, del parlamento europeo y del consejo (2006).

Jurisprudencia

Kocak Gabriel Roberto c/ Transporte Edar S.A y otro s/despido, 53798/2012 (Sala Primera de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo 03 de febrero de 2012).

Bibliografía Complementaria

Accidentes de Trabajo - Enfermedades Profesionales... Exámenes. Recuperado de [www.ugr.unsl.edu.ar > documentos > accidentesyenfermedades](http://www.ugr.unsl.edu.ar/documentos/accidentesyenfermedades).

Canales, G. D. (2012). Trabajo Independiente Retribuciones y Encuadre Previsional. San Rafael, Medoza.

Diccionario de la real Academia Española (2018) recuperado de <https://dle.rae.es/?id=DgIqVCc>

Estudio sobre la influencia del horario laboral en la salud de los conductores. Federación regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, FROET (2012) <https://www.froet.es/wp-content/uploads/Estudio-Influencia-Horario-Laboral-Salud-Conductores.pdf>.

Fadeeac. Objetivos. Recuperado de <https://www.fadeeac.org.ar/>

Guía para la prevención de Riesgos Laborales. Unión General de Trabajadores, (2001) <http://portal.ugt.org/saludlaboral/publicaciones/cuader-guias/2002-04c.pdf.02/03/2020>

Informe Impacto de la Regulación de Horas Laborales y de Descanso sobre la Accidentabilidad del Transporte de Carga por Carretera Chileno (2015) http://repositorio.unab.cl/xmlui/bitstream/handle/ria/3717/a118931_Saavedra_L_Impacto_de_la_regulacion_de_2017_Tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y. 10/03/2020

Manual de buenas prácticas/ Transporte de carga elaborado en el marco de la comisión cuatripartita del sector (2016).

Neisa Cubillos, C.M. & Rojas López, Y.A. (2009) Fatiga laboral, accidentes e incidentes laborales en los conductores de carga pesada de una empresa transportista de la ciudad de Yopal. (Trabajo de grado). Universidad del Bosque. Bogotá, Colombia.

<http://www.elperiodicodelafarmacia.com/articulo/enfermedades-y-trastornos/alimentacion-y-suenho-descanso-afecta-nuestra-nutricion-y-viceversa/20150313115029002570.html>02/03/2020

Blog Instituto del Sueño extraído de <https://www.iis.es/que-es-como-se-produce-el-sueno-fases-cuantas-horas-dormir> /02/03/2020

<https://www.ultimahora.com/oms-recomienda-dormir-al-menos-6-horas-diarias-n786516.html>

02/03/2020

<https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/institucional> 09/03/2020

<https://www.fadeeac.org.ar/objetivos/> 09/03/2020