

**TEXTO DEFINITIVO**

**LEY Z-1800**

**Antes DNU 692/1992**

**Sanción: 27/04/1992**

**Publicación: B.O. 04/12/1992**

**Actualización: 31/03/2013**

**Rama: Transporte y Seguros**

**REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE**

Artículo 1 - Es de uso obligatorio el casco y los anteojos de protección en el caso de motociclistas. Se prohíbe la utilización de auricular y sistema de comunicación de operación manual continua a los conductores de vehículos en marcha.

Artículo 2 - Los conductores de corta y media distancia no podrán realizar tareas de expendio y cobro de boletos. Las empresas de transportes no podrán abonar a sus conductores, pago alguno fundado en la cantidad de vueltas al recorrido habitual ni por otro concepto que relacione velocidad y/o condiciones de seguridad con su salario.

Artículo 3 – Apruébase la normativa sobre condiciones de trabajo, higiene y seguridad en el trabajo de los conductores del autotransporte público de pasajeros por camino, como anexo A del presente decreto.

Artículo 4 – Se invita a las provincias a adherir, en lo pertinente, a lo dispuesto en el presente decreto y su anexo.

ANEXO A: NORMATIVA SOBRE CONDICIONES DE TRABAJO, MEDICINA, HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES DE AUTOTRANSORTE COLECTIVO DE PASAJEROS POR CAMINO

## Disposiciones Generales:

Las firmas comerciales, sociedades, empresas o personas de existencia visible o ideal que adquieran, exploten o administren servicios de autotransporte colectivo de pasajeros de en el territorio de la República, asumen todas las responsabilidades y obligaciones correspondientes a la ley 19587 y sus reglamentaciones, y las resoluciones de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte.

## Objeto:

Esta norma tiene por objetivo prevenir todo daño que pudiera causarse a la vida y salud de los conductores del autotransporte colectivo de pasajeros y protegerlos en su actividad del conjunto de riesgos inherentes a su trabajo.

## 1. INSTALACIONES

1.1. En las cabeceras, terminales y paradores, las empresas dispondrán, para el personal de conducción y servicio de a bordo, de servicios sanitarios adecuados en cantidad proporcional al número máximo del personal que se reúna según los diagramas de servicio. Se dispondrá, asimismo, de una sala de descanso integrada funcionalmente al local sanitario. Para su proyecto se tendrá en cuenta el capítulo 5 anexo I del decreto N° 351/1979.

Las empresas podrán optar por alguno de los tres (3) emplazamientos previstos en el punto 1.1. para la ubicación de los locales sanitarios, cuando el arribo del personal de conducción y servicio de a bordo a tales instalaciones, de acuerdo a los tiempos establecidos de proyecto, se produzca en intervalos no superiores a tres (3) horas.

Cuando el personal de conducción y servicios de a bordo se vea imposibilitado de regresar a su residencia habitual por razones de servicio, los responsables enunciados deberán proveerles los medios a fin de que cuenten con alojamiento adecuado.

En el caso de que los vehículos posean servicios sanitarios a bordo, los mismos podrán ser usados en reemplazo de las instalaciones fijas previstas en los paradores. Las empresas arbitrarán los medios necesarios a fin de que el relevo de choferes se realice con el vehículo estacionado en un lugar adecuado.

En el caso de servicios urbanos y suburbanos, la obligación de contar con sala de descanso integrada, sólo será aplicable a la cabecera principal del servicio.

Cuando existan razones debidamente fundadas que hagan impracticable lo dispuesto en el presente artículo, la Autoridad Laboral competente en razón de materia y jurisdicción, podrá establecer, para cada caso en particular, las alternativas compatibles con el objeto de la norma.

1.2. Los locales sanitarios y de descanso, serán de uso exclusivo para el personal mencionado precedentemente.

## 2. VEHICULOS

2.1. Todo vehículo destinado al autotransporte colectivo de pasajeros que se habilite como tal deberá estar diseñado especialmente para ese fin.

2.2. Todo vehículo destinado al autotransporte colectivo de pasajeros, deberá satisfacer las características mínimas que se detallan en los ítems 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4., 2.2.5., 2.2.6. y 2.2.7., sin perjuicio de las excepciones que, en atención a las modalidades de tiempos reducidos de conducción o de utilización de vehículos para pequeños contingentes de pasajeros, se reglamenten.

2.2.1. A partir del 1 de enero de 1994, el motor de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo.

2.2.2. A partir del 1ro. de enero de 1994, las unidades nuevas que se habiliten deberán hallarse dotadas de suspensión neumática a nivel constante con sistema estabilizador o antirrolido.

Cuando los servicios se presten sobre caminos no pavimentados o en topografías montañosas de gran irregularidad o sobre terrenos sumamente escabrosos, la reglamentación contemplará las excepciones necesarias para adecuar las características técnicas fijadas en los puntos 2.2.1. y 2.2.2.

2.2.3. Dirección de potencia que mantenga la posibilidad de su accionamiento mecánico ante falla de sus sistemas de potencia.

2.2.4. Mandos e instrumental dispuestos de manera tal que el conductor no deba desplazarse ni desatender la conducción para accionarlos.

2.2.5. A partir del 1ro de enero de 1994, las unidades nuevas que se habiliten, destinadas al Transporte Urbano, deberán contar con cajas de cambios automática.

2.6. Contará con parabrisas de seguridad. Deberán ser libres de estrías, burbujas, o de cualquier otro defecto que deforme la visión a través de los mismos.

Asimismo, deberán ser reemplazados cuando los desgastes superficiales provoquen difracciones de las luces.

2.2.7. Sistema de limpieza, lavado, y desempañado de parabrisas

### 3. AISLACIÓN

3.1. En el interior del techo las paredes laterales, frontal y posterior de la carrocería y en el alojamiento del motor, en todos los vehículos, cualquiera sea el tipo de servicios al que estén afectados, tendrán un sistema de aislación térmica y acústica de características incombustible, ignífuga o retardadores de llama.

### 4. RUIDOS

4.1. El nivel de ruido medido a una altura de 1,20 m. sobre el nivel de piso del vehículo, en la posición del asiento del conductor, no podrá exceder:

- con el vehículo detenido y motor regulando: 75 dB (A).

- con el vehículo detenido y con el motor girando a tres cuartas (3/4) partes del número máximo de revoluciones: 85 dB (A).
- Ambas mediciones se efectuarán con todas las puertas y ventanillas cerradas y con un nivel de ruido exterior inferior a los 60 dB (A).

## 5. VENTILACIÓN

5.1. Los vehículos deberán contar con sistemas de ventilación que asegure una renovación total de la masa de aire en el interior del habitáculo, por lo menos de veinte (20) veces por hora. Se deberá evitar el ingreso de emanaciones de gases de combustión al interior del vehículo.

5.2. La renovación del aire deberá efectuarse uniformemente en todo el interior del vehículo, con las puertas y ventanillas cerradas e independientemente de su velocidad de marcha.

## 6. ILUMINACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

6.1. La iluminación sobre el puesto de conducción y zonas de ascenso y descanso deberá ser adecuada y de tipo incandescente, mientras que la del pasillo interior de tránsito podrá ser fluorescente.

6.2. A partir del 1ro. de enero de 1994, se dispondrá para los vehículos nuevos que se habiliten, de balizas incorporadas al sistema general de iluminación con batería autónoma, sin perjuicio de la dotación de las balizas portátiles correspondientes.

6.3. Se dispondrán bandas retrorreflectantes que marquen el contorno trasero y delantero del vehículo y su desarrollo longitudinal. Las mismas, serán de color amarillo, podrán ser discontinuas en el contorno trasero y delantero, siempre que la suma de los segmentos sea igual o mayor al cuarenta por ciento (40 %) del ancho total del vehículo y señalice los extremos.

El desarrollo longitudinal será continuo.

El ancho mínimo de la banda será de diez (10) centímetros.

Las mencionadas bandas, podrán ser aplicadas o pintadas.

## 7. ASIENTO DEL CONDUCTOR

7.1. El diseño del asiento del conductor debe ser ergonómico, esto es, adecuado a lo que se determine por el análisis fisiológico de cada movimiento típico del conductor, respetando los principios biomecánicos.

7.2. La amortiguación del asiento operará exclusivamente sobre los desplazamientos normales al plano del piso del vehículo, evitando desplazamientos del asiento en otro sentido.

Su anclaje a la estructura del vehículo y su rigidez estructural, serán la adecuada para garantizar un correcto punto fijo para el cinturón de seguridad.

Estas condiciones, deberán garantizarse con un sistema de amortiguación y suspensión propia regulable de características neumáticas o similares.

7.3. Los cinturones de seguridad, serán del tipo inercial y sujetarán al conductor desde su hombro izquierdo, cruzando sobre el tórax hacia la cadera derecha.

Su traba, será de apertura rápida.

El cinturón de seguridad, y el apoyacabeza serán de exigencia obligatoria en los vehículos que se habiliten a partir del 1ro. de enero de 1993.

7.4 Ajustable a las dimensiones antropométricas del conductor.

## 8. INCENDIO

8.1. La protección contra incendios comprenderá el conjunto de condiciones de construcción, instalación y equipamiento que deberán reunir las unidades.

8.1.1. Dificultar la iniciación de incendios.

8.1.2. Utilizar dentro de los materiales disponibles, aquellos que en caso de incendio, eviten o retarden la propagación del fuego y no desprendan compuestos tóxicos.

8.1.3. Asegurar la evacuación de las personas.

8.1.4. La cantidad y tipo de extintores de incendio con que deberán contar los vehículos, la determinará el responsable del **Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo** de la empresa en función de la carga de fuego del vehículo (Anexo VII, Capítulo 18, Decreto Nro. 351/1979). A los efectos del cálculo, se tendrá en cuenta el vehículo con su capacidad de carga completa (en pasaje, equipaje, Bodegas y combustible).

Los emplazamientos de extintores en las zonas cercanas al puesto del conductor y a la puerta posterior serán obligatorios.

8.2. Salida de emergencia: Las salidas de emergencia deben permitir una rápida y segura evacuación de la totalidad del personal de conducción, de servicio de a bordo y pasajeros y adecuarse a las siguientes premisas:

- a) Permitir la evacuación de la totalidad de las personas en cualquier posición y estado en que se encuentre el vehículo (normal, chocado, volcado, etc.).
- b) La apertura deberá poder efectuarse aún cuando la estructura de la unidad sufra deformaciones en el caso de eventuales choques o vuelcos.
- c) Las ventanillas deberán contar con martillos de mano de masa suficiente, para poder romper los vidrios de las mismas, en caso de falla de sus sistemas de apertura. Contarán con indicaciones claras acerca del lugar apropiado adonde dirigir los golpes, a efectos de facilitar la rotura de los cristales.
- d) Los sistemas de accionamiento, deberán ser operados en forma fácil y rápida.
- e) Los pasajeros, deberán ser informados preventivamente acerca de los medios de acción a seguir en caso de emergencia.

## 9. INSTRUMENTAL

9.1. Los vehículos deberán contar con instrumental que permita conocer al conductor las condiciones de funcionamiento del motor, (presión de aceite, velocidad, temperatura, presión del sistema neumático, nivel del combustible, sistema eléctrico, u otros) y con indicadores de presión de los neumáticos. Los vehículos de media y larga distancia, contarán además, con registrador de velocidad con aviso acústico o luminoso en las proximidades de la velocidad máxima establecida por las normas de tránsito.

El Registrador de velocidad, deberá ser un dispositivo tal que mantenga un registro durable e indeleble sobre las variables de velocidad, distancia y tiempo, a los efectos del control, la detección de situaciones de riesgo, la implementación de medidas preventivas por parte de los **Servicios de Higiene y Seguridad y de Medicina del Trabajo** y la investigación de accidentes.

Estos registros deberán ser conservados por el empleador, durante un lapso de diez (10) años y puestos a disposición de las autoridades competentes cada vez que le sean requeridos.

Para los vehículos urbanos, el indicador de presión de los neumáticos, debe estar instalado en el eje directriz.

El indicador deberá estar a la vista del conductor.

## 10. CAPACITACIÓN

10.1. Toda empresa estará obligada a capacitar a su personal según se norma en el Capítulo 21, Anexo I del Decreto N° 351/1979.

10.2 Para la actividad del conductor del autotransporte colectivo de pasajeros se deberá tener especial dedicación en capacitar e instruir acerca de:

10.2.1. Normas de tránsito.



10.2.2. Normas legales y convencionales.

10.2.3. Conocimientos sobre mecánica elemental.

10.2.4. Conocimiento de la unidad de trabajo.

10.2.5. Primeros auxilios y rol de emergencia.

10.2.6. Higiene y seguridad.

10.2.7. Riesgos específicos de la actividad.

## 11. INFORMACIÓN

11.1. Toda empresa deberá entregar por escrito a su personal las medidas preventivas tendientes a evitar enfermedades profesionales y accidentes de trabajo.

11.2. Se informará a los conductores sobre las estadísticas de accidentes y enfermedades del trabajo registradas en la empresa y en la actividad, haciendo hincapié en la identificación y evaluación de los riesgos profesionales con el objeto de evitarlos.

11.3. Se informará sobre la determinación, uso y elección de los medios, ropas y equipos de protección personal y colectiva.

11.4. Se informará sobre los trabajos o proyectos que se refieran a la aplicación de técnicas y nuevas tecnologías, producción y organización del trabajo que tengan o puedan tener repercusión en la salud y la seguridad del trabajador.

## 12. EXÁMENES DE SALUD

De acuerdo a lo establecido en el artículo 23, capítulo 3 del Decreto 351/1979, los exámenes de salud serán los siguientes: de ingreso, de adaptación, periódicos, previos a una transferencia de actividad y previos al retiro de la empresa. Se

realizarán de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 24028 y las normas reglamentarias que en virtud de la misma se dictaren.

A) Los Exámenes: preocupacionales, periódicos, de adaptación, por cambio de tareas, después de ausencia prolongada y de egreso constarán de:

a) Examen clínico completo: peso, talla, pulso, tensión arterial, auscultación pulmonar y cardíaca incluyendo electrocardiograma, examen vascular periférico, digestivo, genitourinario.

Inspección ortopédica con exploración de la integridad y funcionalidad de las articulaciones de los miembros superiores e inferiores, movilidad vertebral y alteraciones del eje.

b) Análisis bioquímicos:

Hemograma

Eritrosedimentación

Uremia

Uricemia

Glucemia

Hepatograma

Lipidograma

Reacción de Chagas Mazza

Orina Completa

c) P. P.D.

d) Rx Panorámica de Tórax (frente)

e) Rx Columna Cervical y Lumbosacra (frente y perfil).

Optativa

f) Examen Otorrinolaringológico Completo en Audiometría Tonal.

g) Examen Neurológico completo con Electroencefalograma

h) Examen Oftalmológico que incluirá:

Agudeza y Campo Visual

Movimientos oculares

Visión Cromática

Visión Nocturna

Tensión Ocular

Biomicroscopía (Lámpara de hendidura)

Fondo de ojo

Test de encandilamiento

Visión binocular

i) Psicodiagnóstico que incluirá:

Entrevista Psicológica

Test para Evaluación de la Capacidad Intelectual

Test para la Evaluación de la Atención, Concentración, Memoria y Velocidad de Reacción

Test para Evaluar Coordinación Visomotora

Test para Evaluar Características de Personalidad

B) Los Exámenes Periódicos se efectuarán de acuerdo a la siguiente periodicidad:

Cada doce (12) meses: Examen Clínico Completo

Examen Oftalmológico Completo

Examen Neurológico Completo

Entrevista Psicológica

Análisis Bioquímicos

Electrocardiograma

Electroencefalograma

Audiometría Tonal

Batería de Test

Cada veinticuatro (24) meses: Rx Panorámica de Tórax (frente)

Rx Columna Cervical frente y perfil Optativa

Rx Columna Lumbosacra frente y perfil Optativa

El Examen Preocupacional y los Exámenes Periódicos deberán constituirse como los Exámenes de Evaluación Psicofísica, establecidos por la Secretaría de Transporte, según Resolución 90/1991. Cuando los mismos coincidan en igual año de realización, el empleador deberá cumplimentar únicamente con el segundo de los mencionados.

### 13. FORMA DE REMUNERACIÓN

La forma de remuneración, deberá ser exclusivamente mensual, por lo tanto, quedan prohibidas las formas de contratación y remuneración "por vueltas" para los conductores de corta, media y larga distancia.

#### 14. JORNADA DE TRABAJO

Para los conductores de corta distancia, en los casos en que el cumplimiento del horario del trabajador se efectivice en el momento en que se está completando el recorrido habitual, éste será retribuido de acuerdo a la normativa vigente.

Para los conductores de media y larga distancia, cuando el cumplimiento del horario del trabajador se efectivice en medio del trayecto, la empresa deberá relevarlos de sus tareas, no pudiendo reanudarlas hasta la siguiente jornada.

Las horas extraordinarias no podrán exceder de cuatro (4) horas diarias por ningún concepto. Cuando el trabajador cumpliera su horario y arribando a la cabecera, terminal o parador faltare su relevo, sólo podrá ser requerido en la medida en que la continuación del horario de trabajo no exceda la cantidad de horas extraordinarias normadas y no afecte el descanso correspondiente. Finalizado este período (4 horas), el empleador deberá prever la existencia de personal dispuesto a suplantarlos.

Los relevos sólo podrán efectuarse en cabeceras, terminales o paradores habilitados.

La pausa prevista en el artículo 197 de la Ley N° 20744 en su último párrafo, no podrá ser afectada aunque el recorrido o vuelta se concluya con retraso.

#### 15. PAUSAS Y DESCANSOS

Las pausas y descansos para el personal de conducción de los servicios de corta y media distancia se ajustarán a las siguientes pautas:

A) quince (15) minutos al finalizar cada recorrido en la cabecera principal, y cinco (5) minutos en la cabecera secundaria, siempre que el tiempo de marcha entre ellas no sea inferior a sesenta (60) minutos, en cuyo caso sólo se computará la pausa correspondiente a la cabecera principal.

B) Si el tiempo de marcha entre cabeceras insumiera más de ciento veinte (120) minutos, se adicionará al tiempo mínimo de pausa en la cabecera principal, otros cinco (5) minutos por cada media hora o fracción adicional.

C) En los conductores de corta y media distancia, la ingesta de alimentos deberá realizarse al finalizar el recorrido.

D).El trabajador de larga distancia gozará de un régimen de descanso de por lo menos veinte (20) minutos para el desayuno o merienda y cuarenta y cinco (45) minutos para el almuerzo o cena, en los casos en que las comidas aludidas deban realizarse en el horario de trabajo, los que podrán coincidir con las escalas técnicas que realice la unidad.

## 16) TIEMPO DE TRAYECTO

El tiempo de trayecto entre la cabecera y la terminal deberá estar condicionado por:

- a) Cumplimiento estricto de las normas de tránsito.
- b) Cumplimiento estricto de las normas de seguridad.
- c) Densidad del público usuario.
- d) Longitud real del recorrido.

Asimismo, deberá ser lo suficientemente flexible como para atender, sin desmedro del cumplimiento normativo, los hechos fortuitos que pudieran suceder, tales como:

- a) Variaciones climáticas.

b) Reparaciones en la vía pública.

c) Eventualidades que pudieran surgir con respecto al público usuario.

d) Otros.

No podrán instituirse premios o castigos relacionados con el cumplimiento horario del recorrido. Los conductores de corta y media distancia no podrán realizar tareas de expendio y cobro de boletos.

#### 17) PERSONAL TEMPORARIO

Toda vez que se produzca un aumento de trabajo, o la cantidad de personal de conducción permanente se halle disminuido por el uso de licencia de cualquier naturaleza, las empresas podrán contratar personal temporario en las condiciones fijadas por la normativa vigente.

Asimismo, las empresas podrán contratar "franqueros", a fin de respetar las pausas y descansos fijados por el presente Decreto y la normativa general.

<b>LEY Z-1800</b> <b>(Antes DNU 692/1992 T.O. 2254/1992 BO 04/12/1992)</b> <b>TABLA DE ANTECEDENTES</b>	
<b>Artículo del texto definitivo</b>	<b>Fuente</b>
1	Art. 8 2da. parte Texto original
2	Art. 9 Texto original
3	Art. 13 Texto original
4	Art. 14 Texto original

#### **Artículos suprimidos:**

*Art. 1 Derogado implícitamente por leyes 24449 26363*

*Art. 2 Derogado implícitamente por art. 9 inc. a) de la ley 24449*

*Arts. 3 a 7 derogados por ley 24449 art. 95*

*Art. 8 1ra. parte derogada implícitamente por art. 30 inc. a) de la ley 24449*

*Art. 10 derogado por ley 24449 art. 95*

*Art. 11 objeto cumplido. Suprimido*

*Art. 12 derogado por ley 24449 art. 95*

*Art. 15 derogado implícitamente por título II capítulo único de la ley 24449*

*Art. 16 objeto cumplido. Suprimido*

*Art. 17 objeto cumplido. Suprimido.*

*Art. 18 de forma Suprimido*

<b>Anexo A – Z-1800</b> <b>(Antes Anexo II DNU 692/1992 T.O. 2254/1992 BO 04/12/1992)</b> <b>TABLA DE ANTECEDENTES</b>	
Anexo A	Anexo II Texto original

### **Anexos suprimidos**

*Anexo I derogado por ley 24449, art. 95*

### **REFERENCIAS EXTERNAS**

**ley 19587**

**Ley N° 24028**

**artículo 197 de la Ley N° 20744**



**ORGANISMOS**

***Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte***

***Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo***

***Servicios de Higiene y Seguridad y de Medicina del Trabajo***