

Leonardo Toapanta-Jiménez; Ana Karina Solorzano-Mera

<http://dx.doi.org/10.35381/racji.v6i1.1481>

Derechos laborales de los choferes de transporte interprovincial en el Ecuador

Labor rights of interprovincial transport drivers in Ecuador

Leonardo Toapanta-Jiménez
us.leonardotoapanta@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0002-9489-8637>

Ana Karina Solorzano-Mera
ds.anaksm14@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0002-9790-6778>

Recepción: 15 de septiembre 2021

Revisado: 25 octubre 2021

Aprobación: 15 de noviembre 2021

Publicación: 01 de diciembre 2021

Leonardo Toapanta-Jiménez; Ana Karina Solorzano-Mera

Estimado Editor (a):

La jornada laboral de trabajo ha sido un tema que ha ido evolucionando de la mano con la historia de la humanidad en la edad moderna surge el desarrollo prominente de diferentes actividades comerciales en donde existían dos factores esenciales el capitalismo y el trabajo asalariado, en donde los dueños del capital explotaban desmesuradamente a los obreros sin tomar en cuenta sus necesidades entre ellas el descanso, siendo sometidos a largas jornadas de trabajo repercutiendo en su salud y llegando hasta la muerte. (Nogarede Cuixart, Nogarede Cuixart y Solórzano Fábrega, 2014). El 24 de junio de 1919 se suscribe el tratado de Versalles originando la creación de la O.I.T. a fin de velar por derechos a la seguridad de trabajadores (Antezana de Guzmán, 2012).

Ahora bien, indudablemente la jornada de trabajo de ocho horas diarias, se ha consolidado internacionalmente, es aplicada y garantizada en beneficio de todo trabajador sin importar que el mismo pertenezca a una entidad pública o privada. En la actualidad no se cumple con esto vivimos en un medio donde predomina el factor económico, los empleadores quieren enriquecerse a costa de sus trabajadores sin importarles las repercusiones que generan en ellos (Stay, 2005). El tema es de importancia por cuanto una jornada inadecuada, sin descanso para los choferes significa una repercusión directa sobre el pleno uso de sus sentidos sensoriales, que a la vez desencadena una serie de problemas como el aumento de riesgo de accidentes de tránsito. Por ende, se debe poner en consideración mecanismos que permitan regular su jornada laboral.

En este sentido, se expone como resultados para garantizar el cumplimiento de la jornada laboral de 8 horas diarias y 40 horas semanales, cumplir lo estipulado en la legislación ecuatoriana apoyándose en convenios internacionales relacionados a la jornada de conducción de los choferes de transporte terrestre que tienen como exigencia la implementación de mecanismos tecnológicos para llevar un adecuado control y registro de la misma de cada uno de los trabajadores.

Además, el descanso y el ocio de cada uno de los ecuatorianos tiene que ser respetados en igualdad de condiciones, como parte de los componentes para

Leonardo Toapanta-Jiménez; Ana Karina Solorzano-Mera

conseguir un buen vivir, y desarrollo en sus diferentes ámbitos de la vida (Granda, 2014). En el ámbito extralaboral podemos deducir que el hecho de que los choferes de transporte interprovincial no tengan el tiempo suficiente de descanso, ocio, repercute en su vida familiar, recordemos que la familia es reconocida como el núcleo fundamental de la sociedad en nuestra constitución.

Al respecto la Constitución de la Republica de Ecuador (2008) establece:

Artículo. 67.- Se reconoce a la familia en sus diversos tipos. El estado la protegerá como núcleo fundamental de la sociedad y garantizará condiciones que favorezcan integralmente la consecución de sus fines.

Los choferes de transporte interprovincial al tener una jornada de trabajo muy extensa conciben que no puedan compartir tiempo de calidad con su familia y por ello muchas familias han sido objeto de disoluciones.

Un ejemplo de la legislación en otro continente, como España desde que ingreso en la actual Unión Europea, el 1 de enero de 1986, fue objeto de la aplicación directa de reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso que existía en estos países. Con el tiempo se ha considerado conveniente la inserción de equipos modernos dotados de registros electrónicos de la información pertinente y de la tarjeta personal del conductor con el fin de garantizar una lectura clara, fácil, fiable y la autenticidad de los datos registrados respecto a las actividades del conductor en los últimos días. (Gobierno de España, 2018)

En nuestro país, se ha dejado desamparado a este grupo de trabajadores que es menester recordar que más allá de simples choferes desempeñan un rol fundamental en la sociedad, son ellos los encargados y responsables de transportar diariamente a un sin número de personas, por lo cual se debe velar por el cabal cumplimiento de sus derechos esencialmente su jornada de trabajo ya que, si ellos cuentan con las condiciones, mecanismos adecuados, representa un mayor grado de seguridad para los usuarios.

Actualmente la vulneración de la jornada de trabajo, su falta de regulación ha perjudicado también directamente a un gran número de conglomerado de ciudadanos

Leonardo Toapanta-Jiménez; Ana Karina Solorzano-Mera

ya que el exceso de trabajo ha sido una de las causas frecuentes de accidentes fatídicos donde tanto choferes como ciudadanos han perdido su vida.

En cuanto a la difusión de la jornada de trabajo, ha sido divulgada a la mayoría de los trabajadores pues tienen conocimiento de cuantas horas diarias deben desempeñar sus labores, pero se hace caso omiso de la misma por parte de los empleadores y los trabajadores laboran más horas de las establecidas en la ley. Los choferes de buses interprovinciales son víctimas de abuso por parte de sus empleadores, ya que trabajan un exceso de horas, no tienen un descanso y ocio adecuado como lo garantiza nuestra constitución. Falta la implementación en la normativa ecuatoriana de los parámetros que garanticen el tiempo de conducción y descanso de los choferes de transporte terrestre. Por otro lado, el tacógrafo digital es el sistema de control que debe ser instalado en las unidades de transporte interprovincial del cantón Santo Domingo, para la regulación de la jornada de trabajo ya que es un sistema seguro, de difícil manipulación y de fácil detección en el caso de alteración.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo, por motivar el desarrollo de la Investigación.

REFERENCIAS CONSULTADAS

Antezana de Guzmán, Patricia. (2012). Historia del derecho laboral. [History of labor law]. *Fides et Ratio - Revista de Difusión cultural y científica de la Universidad La Salle en Bolivia*, 5(5), 67-78. Recuperado en 12 de diciembre de 2021, de: <https://n9.cl/sz6q8>

Asamblea Nacional Constituyente de la República del Ecuador, (2008). Constitución de la República del Ecuador. [Constitution of the Republic of Ecuador]. Montecristi. Registro Oficial 449 de 20-oct-2008. Recuperado de <https://n9.cl/sia>

Leonardo Toapanta-Jiménez; Ana Karina Solorzano-Mera

Gobierno de España(2018). Legislación y documentación.[Legislation and documentation]. Recuperado de: <https://n9.cl/n5n1p>

Granda, N. (2014). El derecho al ocio y el nuevo paradigma constitucional ecuatoriano. [The right to leisure and the new Ecuadorian constitutional paradigm]. *Aportes Andinos Revista de Derechos Humanos*. Recuperado de: <https://n9.cl/e2zfyi>

Nogareda Cuixart, C., Nogareda Cuixart, S., y Solórzano Fàbrega, M. (2014). Jornadas y horarios de trabajo. [Working days and schedules]. Centro Nacional de Condiciones de Trabajo. Barcelona. Recuperado de: <https://n9.cl/xi3j2>

Stay, J. (2005). La economía mundial y America Latina tendencias, problemas y desafíos. [The world economy and Latin America trends, problems and challenges]. 1ra Ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamerica de Ciencias Sociales Clacso. Recuperado de: <https://n9.cl/3c8du>