



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**La implementación del accidente in itinere en la legislación  
laboral peruana.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

**AUTORES:**

Lozano Rafaile, Fernando Alberto (ORCID: 0000-0003-0313-551X)

Rojas Herrera, Sebastian Nicolas (ORCID: 0000-0002-0846-8535)

**ASESORES:**

Dra. Alcántara Francia, Olga Alejandra (ORCID: 0000-0001-9159-1245)

Mgtr. Teatino Mendoza, Natividad (ORCID: 0000-0001-6125-6104)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Reforma Laboral y Reforma Procesal Laboral, Negociación

Colectiva

CHIMBOTE – PERÚ

2020

**“Este trabajo fue hecho mientras miles de jóvenes estudiantes universitarios salían a protestar en defensa de la democracia y el estado de derecho, en memoria de Jack Bryan Pintado Sánchez y Jordán Inti Sotelo Camargo, héroes de la democracia, víctimas mortales, y a todos aquellos que sufrieron lesiones graves y leves producto de las protestas de noviembre 2020”.**

**En honor a todos ellos, muchas gracias por su valentía.**

## **Dedicatoria.**

De Fernando Alberto Lozano Rafaile:

Dedicado a mis padres Esmeralda y Juan, a mi hermano Edwin, por su apoyo constante en esta hermosa etapa de mi vida que ha terminado, pero que da pie a muchas etapas más; también es oportuno dedicar el presente trabajo a mis abuelos, tíos, primos, amigos, compañeros de clases, docentes de la casa de estudios, y maestros de prácticas, que con su apoyo y sus grandes enseñanzas hicieron posible mi crecimiento personal y profesional.

De Sebastian Nicolas Rojas Herrera:

Dedicado a mis padres Fredy y Gloria, a mi hermano Marcos, a mi abuela Cecilia, y en memoria a mi abuela Toribia, a todos mis familiares, amigos, compañeros de clase, profesores, personal administrativo, y todos aquellos que de alguna manera me impulsaron a seguir adelante. Sin ellos, no sería nada de lo que soy ahora. Muchas gracias.

Dedicado con mucho cariño a mi tío Luis Herrera, a quien debo la elección de esta maravillosa carrera.

Como siempre me dijeron mis padres, solo la educación es la solución a todos los problemas en el Perú.

## **Agradecimiento.**

Agradecemos a Dios, por guiarnos en el desarrollo del presente trabajo de investigación, a nuestros padres y hermanos por su apoyo constante en esta hermosa etapa de nuestras vidas, a nuestros abuelos, amigos, compañeros de clases, docentes de la casa de estudios, y maestros de prácticas, por sus enseñanzas y su apoyo constante he invaluable en el desarrollo del presente trabajo, también un agradecimiento profundo; al Dr. Cesar Carranza Álvarez, a nuestra asesora metodóloga Dra. Alcántara Francia Olga Alejandra y nuestro asesor temático Dr. Natividad Teatino Mendoza, que sin su apoyo y su perseverancia no hubiese sido posible el desarrollo del presente trabajo de investigación.

## Índice de contenido.

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	4
CUESTIONES GENERALES.....	4
1.1. Historia del accidente de trabajo:.....	4
1.2. Investigaciones del accidente <i>in itinere</i> a nivel internacional:.....	5
1.3. Investigaciones del accidente <i>in itinere</i> a nivel nacional:.....	15
1.4. Cuestiones terminológicas:.....	19
1.4.1. Derecho a la seguridad y salud en el trabajo:.....	19
1.4.2. Accidente de trabajo:.....	23
1.4.3. Accidente <i>in itinere</i> :.....	26
1.5. Evolución legislativa del accidente <i>in itinere</i> en la legislación extranjera:.....	28
1.6. Evolución legislativa del accidente <i>in itinere</i> en el Perú:.....	29
CAPÍTULO II.....	31
TEORÍAS DEL DERECHO A LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, EL ACCIDENTE DE TRABAJO Y EL ACCIDENTE EN EL TRAYECTO.....	31
2.1. Teorías concernientes al nacimiento del vínculo jurídico laboral:.....	31
2.1.1. Teoría contractualista:.....	31
2.1.2. Teoría relacionista:.....	33
2.2. Teorías concernientes del derecho a la seguridad y salud en el trabajo:.....	34
2.2.1. Teoría tradicional.....	35
2.2.2. Teoría renovadora.....	36
2.3. Teorías concernientes a la responsabilidad por accidente de trabajo:.....	39
2.3.1. Teoría de la culpa:.....	41
2.3.2. Teoría de la responsabilidad contractual:.....	42
2.3.3. Teoría del caso fortuito:.....	44
2.3.4. Teoría de la responsabilidad objetiva:.....	45
2.3.5. Teoría del riesgo profesional:.....	45
2.3.6. Teoría del riesgo social:.....	47
2.4. Elementos de la responsabilidad por accidente de trabajo:.....	48
2.4.1. La antijuricidad:.....	48

2.4.2. El daño: .....	49
2.4.3. El nexo causal:.....	52
2.4.4. Factor de atribución: .....	52
2.5. Teorías del accidente <i>in itinere</i> . .....	53
2.5.1. Posiciones en contra de la regulación del accidente <i>in itinere</i> como accidente labora.....	57
CAPÍTULO III. ....	58
CRITERIOS JURISPRUDENCIALES INTERNACIONALES SOBRE EL ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i> .....	58
3.1. Criterios jurisprudenciales europeos: .....	58
3.1.1. Criterios jurisprudenciales españoles:.....	58
3.2. Criterios jurisprudenciales latinoamericanos:.....	65
3.2.1. Criterios jurisprudenciales argentinos: .....	65
3.2.2. Criterios jurisprudenciales chilenos: .....	70
CAPÍTULO IV. DEMOSTRACIÓN DE HIPÓTESIS. ....	81
4.1. Demostración de hipótesis. ....	81
4.1.1. Fundamentos necesarios para la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el Perú. ....	81
4.1.1.1..... Implementación del accidente en el trayecto en la legislación peruana. ....	81
A. Datos estadísticos de trabajadores en el Perú: .....	81
B. Datos estadísticos de accidente de trabajo: .....	82
C. Datos estadísticos de accidentes de tránsito:.....	84
4.1.1.2..... Instauración de políticas preventivas tomando como base a países extranjeros: .....	86
4.1.1.2.1. Educación vial: .....	90
4.1.1.2.2. Declaración jurada del domicilio habitual:.....	86
4.1.1.3. Contratación de un seguro e indemnización ante contingencias <i>in itinere</i> :.....	92
A. Seguro Social de Salud:.....	92
B. Seguro Vida Ley: .....	94
C. Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo: .....	96
D. En el caso del accidente <i>in itinere</i> : .....	99
E. Proyecto de Ley:.....	104
CAPÍTULO V. ....	115
MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	115
5.1. Marco metodológico. ....	115

5.1.1. Tipo y diseño de investigación: .....	115
5.1.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	115
5.1.3. Escenario de estudio. ....	115
5.1.4. Participantes.....	116
5.1.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos. ....	117
5.1.6. Procedimiento. ....	118
5.1.7. Rigor científico. ....	120
5.1.8. Método de análisis de la información. ....	121
5.1.9. Aspectos éticos.....	121
5.1.10. Resultados y discusión: .....	122
5.1.10.1. Resultados:.....	122
5.1.10.2. Discusión:.....	130
CONCLUSIONES.....	149
RECOMENDACIONES. ....	152
REFERENCIAS. ....	154
ANEXOS.....	171

## Índice de tablas.

<b>Tabla 1.</b> Matriz de categorización apriorística.....	177
<b>Tabla 2.</b> Matriz de validación a juicio de experto de las variables accidente <i>in itinere</i> y derecho a la seguridad y salud en el trabajo. ....	189
<b>Tabla 3.</b> Cuadro de categorización de resultados.....	204
<b>Tabla 4.</b> Cuadro de transcripción de entrevistas.....	219

## Resumen.

Para el desarrollo de la presente tesis, se planteó como pregunta de investigación ***¿En qué medida el reconocimiento de la contingencia in itinere como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú?*** Es así que se tuvo como objetivo general, incorporar el accidente *in itinere* como un accidente laboral en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR y como objetivos específicos, determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú, y delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*. Para la presente investigación se recopiló información teórica y jurisprudencia internacional pertinente al tema de estudio, valiéndose de la investigación cualitativa de tipo básica, aplicando la técnica de la entrevista a profundidad y como instrumento una guía de preguntas a los participantes debidamente determinados de los cuales se obtuvo como resultados que, es idóneo incorporar el accidente *in itinere* en nuestra legislación vigente, al amparo del derecho a la seguridad y salud que goza todo trabajador basándose en la teoría del riesgo profesional, se concluye que la no regulación del accidente *in itinere* en nuestra legislación vigente afecta el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú, y por otro lado deber tenerse en cuenta para su calificación tres criterios: criterio teleológico, criterio geográfico, criterio cronológico.

**Palabras claves:** accidente *in itinere*, teorías de accidente de trabajo, políticas de prevención, seguro social de salud, seguro con devolución, ocasión del trabajo.

## **Abstract.**

The following development thesis posed a research question: To what extent does recognize the contingency in the itinerary as a work accident allow the protection of the right to health and safety of workers in Peru? Then, the general objective was to incorporate them in an itinerary accident as a work accident in Supreme Decree N. 005-2012-TR and as specific objectives, to determine if the recognition of the in itinerary contingency as a work accident allows protection of the right to health and safety of workers in Peru, and delimit criteria established in foreign legislation and jurisprudence on commuting accidents. For this research, theoretical information and international jurisprudence pertinent to the investigation were collected, using qualitative analysis of a primary type, applying the in-depth interview technique and as an instrument a guide of questions to the duly determined participants from which it obtained; as a result, it is ideal for incorporating the on-the-road accident into our current legislation, under the protection of the right to health and safety enjoyed by every worker based on the theory of professional risk, it concluded that the non-regulation of on the road accident in our legislation In force affects the right to safety and health of workers in Peru. On the other hand, three criteria must be considered for their qualification: teleological criteria, geographical criteria, chronological criteria.

**Keywords:** accident in the itinerary, work accident theories, prevention policies, social health insurance, insurance with reimbursement, work occasion

## INTRODUCCIÓN.

De acuerdo al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE, 2020), en su boletín estadístico mensual, correspondiente al mes de enero prescribe que “han ocurrido 2 897 accidentes laborales a nivel nacional” (p. 1). Así también por otro lado es propicio resaltar que, a nivel nacional, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2020), establece según “La Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO) con datos hasta el 2018, se estimó que hasta ese año había 16 millones 776 mil peruanos trabajando, y en Lima Metropolitana, se estima que existen 4 millones 824 mil personas con empleo” (p. 10). Es de indicar que dichos trabajadores pertenecen al sector formal, ya que los trabajadores informales en nuestro país se elevan a la cifra de 12.152.600, representando el 70% de las personas económicamente activas que pertenecen al sector informal. Ahora, todos estos trabajadores necesitan movilizarse hacia su trabajo, con la finalidad de cumplir con sus labores de acuerdo a las condiciones que hubiesen pactado con su empleador, y luego, necesitan regresar a su hogar una vez cumplido con su horario o jornada de trabajo. Por lo tanto, son millones los trabajadores que a diario tienen la necesidad de desplazarse hacia su centro de labores. Según un estudio del INEI (2018), enfatiza que “hubo 3 244 víctimas de contingencias fatales a nivel nacional, y 87 480 personas sufrieron accidentes de tránsito no fatales el mismo año en nuestro país” (p. 2). Sabemos que todas las personas para realizar sus actividades diarias necesitan desplazarse, y más si se trata de un trabajador que tiene la necesidad de llegar a su centro de labores; entonces nos preguntamos ¿Cuántos de esas víctimas, fatales o no fatales de accidentes de tránsito, se dirigían a su centro de labores o estaban regresando a su hogar al terminar su jornada de labores? ¿Cuántos de ellos eran trabajadores?, y ¿Dichos accidentes son considerados accidentes de trabajo o no, siendo que la finalidad de dichos trabajadores era desplazarse a su centro de labores o regresar a su hogar una vez terminado el trabajo? Pues, como bien señala Távara (2015) “en Perú no se cuenta con estudios sobre estas contingencias” (p. 4). La legislación peruana no reconoce este tipo de contingencias como un accidente laboral, conforme a lo establecido en Decreto Supremo N° 005-2012-TR, dejando en estado de indefensión a los

trabajadores víctimas de estos accidentes, y no reconociéndoles un derecho que ya ha sido aceptado en muchos países como son España, Argentina, Colombia, Venezuela, Nicaragua y otros. Debido a esto nace la imperiosa tarea de poder regular nuevas figuras jurídicas en beneficio y salvaguarda de la sociedad, y una necesidad grande que se tiene, es el poder regular este tipo de contingencias como un accidente laboral, debido que, a falta de éste, se estaría vulnerando derechos de los obreros. Por lo tanto, nos planteamos la siguiente interrogante ¿En qué medida el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú? Resolver dicha interrogante es importante, ya que los derechos a la salud y seguridad de los obreros se ha ido ampliando con teorías como el accidente laboral en el trayecto, reconocido a nivel internacional como es el caso de Argentina (Ley N° 24.557, 1995), y en España, por la jurisprudencia que ha podido establecer elementos para la configuración de éste (Sentencia N° 6543 -2003, 2005). Por lo que sostenemos que nuestro tema de investigación es pertinente en razón de que, siendo un tema social de relevancia internacional, buscamos modificar la legislación nacional, regulando la figura del accidente laboral *in itinere* y sus elementos. Es así entonces, que entendemos la importancia y el significado que implica el desarrollo de la investigación toda vez que: Permitirá evaluar si el accidente laboral *in itinere* debe ser recogida en nuestra regulación laboral, la cual hasta ahora ha sido negada, pero conforme a la Ley N° 29783, establece el deber del patrono de prevenir futuras contingencias en perjuicio de los obreros, siendo el accidente *in itinere* un suceso relacionado directamente con el cumplimiento de las labores, es menester que el empleador brinde las condiciones de seguridad necesarias; y que solo podrán lograr con la regulación de esta figura jurídica, tal y como lo prescriben instituciones internacionales como la CAN y la OIT del cual nuestro país es parte. En países que regulan esta figura, dentro de su ordenamiento jurídico, ya sea por jurisprudencia o por ley, han señalado los presupuestos para su correcta aplicación y funcionamiento, en pocas palabras, cuentan con un cuerpo normativo que hace factible la regulación de esta figura. Por otro lado, existen investigaciones como artículos científicos, nacionales y extranjeros acorde al tema, lo que permite desarrollar a plenitud la presente investigación. Por lo que se concluyó que la presente investigación es viable en lo concerniente que se cuenta con material

bibliográfico, investigaciones, artículos científicos, y con el recurso humano suficiente para el estudio completo del presente proyecto. Siendo así se planteó como objetivo general incorporar el accidente *in itinere* como un accidente laboral en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, así como los siguientes objetivos específicos: determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú, y delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*. Finalmente se estableció como hipótesis que la inclusión del accidente *in itinere* en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, permitiría la instauración de una política preventiva por parte del empleador a favor de los trabajadores, y también la contratación de un seguro y posterior indemnización a los trabajadores afectados por este tipo de accidentes. Se debe precisar también que la técnica utilizada para recolectar la información correspondiente fue la entrevista a profundidad, y como instrumento de recolección de datos, se utilizó una guía de entrevista aplicada a los participantes, los cuales fueron, abogados especializados en lo laboral, magistrado de la Corte Superior de Justicia del Santa, representantes de los sindicatos y representantes de la SUNAFIL. Como último punto, el trabajo de investigación se dividió en 5 Capítulos, el primer capítulo, relacionado a las cuestiones generales del tema de investigación, el segundo capítulo referido a las teorías del derecho a la seguridad y salud en el trabajo, accidente de trabajo, accidente en el trayecto, el tercer capítulo referido a los criterios internacionales sobre el accidente en el trayecto, el cuarto capítulo referido a la demostración de hipótesis y el quinto capítulo referido al marco metodológico de la investigación.

# CAPÍTULO I.

## CUESTIONES GENERALES.

### 1.1. Historia del accidente de trabajo:

Hablar acerca del accidente de trabajo no es de hoy acá, sino que este se remonta desde los inicios del ser humano en nuestro planeta, desde que este ha desarrollado un trabajo o una labor se ha visto expuesto a muchos peligros que atenta contra su seguridad y salud, ya sea por contraer enfermedades o infortunios como consecuencia de las labores que realiza, pero no es hasta la revolución industrial que marca un hito en la historia debido al aumento significativo de infortunios laborales.

En palabras de Arias (2012), nos dice que la época industrial se determinó por el cambio que le dio a la historia de pasar de la transformación artesanal en el desempeño de las labores a la utilización de las maquinarias, es así que antes del siglo XVI Reino Unido se dedicaba exclusivamente a la agricultura, pero no es hasta el siglo XVIII, se convirtió en un país industrial, tomando más realce con la invención de la maquina a vapor en 1766 por James Watt, trayendo consigo muchas ventajas, generando muchos puesto de trabajo, pero a la misma vez trajo consigo un problema que nadie se lo esperaba, como la vulneración de los derechos de los obreros que laboraban en situaciones inhumanas (p. 48).

La industria comenzaba a crecer a pasos agigantados pero no todo era color de rosa, ya que la gente del campo comenzó a migrar a las ciudades por mejores condiciones de vida, pero las ciudades no estaban preparadas para este gran cambio, debido a que cundió la explotación y el caos, las personas recibían un sueldo por trabajar en la industria, pero realizaban sus labores en situaciones inhumanas afectando sus derechos de la seguridad y salud que todo obrero debe gozar en su lugar de labores, esto trajo como consecuencia que miles de trabajadores sean víctimas de infortunios laborales no existiendo una cultura de prevención por parte de los obreros y patronos trayendo consigo infortunios laborales y enfermedades a

consecuencia de las labores que realizaban; dado a esto se empiezan a crear leyes que protejan a los obreros, es así que en España el Rey Carlos III en 1778, emitió el edicto en favor de los obreros, asegurándoles contra contingencias de índole laboral; luego en 1802 la cámara Inglesa reglamenta el tema concerniente a la salud, seguridad, higiene, medio ambiente y condiciones de trabajo en pro del obrero.

Con el paso del tiempo se llega a tomar como base la prevención como medida obligatoria por parte de los patronos para reducir y mitigar las contingencias laborales, en palabras de Arce (2017), con la revolución industrial y los nuevos procedimientos de trabajo, se apreció que la productividad está relacionada con la salud física, mental y su medio social del obrero y es por ello que debe implementarse la prevención antes que la curación de los siniestros, tomando como fundamento que un trabajador sano y contento es más productivo, que un trabajador enfermo y cansado (p. 19).

## **1.2. Investigaciones del accidente *in itinere* a nivel internacional:**

Históricamente los accidentes de trabajo existen por la mera realización del trabajo, refiere Cabanellas quien menciona que la revolución industrial con el uso excesivo de la maquinaria trajo consigo el aumento de los accidentes laborales, los cuales afectaban a los trabajadores (como se citó en Lengua, 2013, p.16). Estos a raíz de que por aquellos años no se tenía idea de la importancia de los implementos de seguridad para el trabajador y peor aún, sobre la idea de la figura de salud y también la seguridad en los centros de labores, para este apartado es importante el desarrollo de los trabajos científicos a nivel internacional relacionados al accidente *in itinere*, los mismos que han ido avanzando de la siguiente manera:

La Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS,2012), en pos de mejorar los registros y sistemas de información sobre los infortunios laborales, y en búsqueda de prevenir estos infortunios en el trabajo de la región, en su compendio de información de recopilación de los principales indicadores de siniestralidad laboral concluye, que, a nivel latinoamericano, durante el año 2009, entre los meses de enero y diciembre ocurrieron 79 137

accidentes en el trayecto, mientras que en el año 2010 se identificaron 76 441 accidentes en el trayecto, observando una variación porcentual descendente del 3.41%. El mismo organismo precisa que son escasos los países que aportan datos absolutos de los accidentes de trabajo *in itinere* o en tránsito (p.115), de igual forma precisa que Perú es uno de los países que no regulan el accidente *in itinere* y que no cuenta con datos estadísticos exactos respecto de este accidente. Para este punto es necesario mencionar que los datos mostrados en el compendio solo tienen en cuenta a los trabajadores del sector formal, no considerando a aquellos accidentes que sufriesen los trabajadores informales.

Es importante mencionar, que según Carro y Espinoza (2014), en su investigación titulada riesgo laboral *in itinere* en la doctrina, la legislación y jurisprudencia costarricense, establece que se deben analizar cuáles pueden ser las consecuencias económicas que tenga, la declaración de la existencia de un riesgo *in itinere* por parte de los tribunales, ya que tiene gran relevancia para los empleadores (p. 30). Así también, los autores Sempere y Fernández, refieren la característica de flexibilidad de la teoría del accidente *in itinere*, el mismo que según el Tribunal Supremo español en su fallo del 28 de diciembre de 1962, sobre la contingencia en el recorrido, refiere que esta teoría no es estática, sino todo lo contrario es cambiante y conforme van pasando los años, va evolucionando acorde a la realidad (como se citó en Carro & Espinoza, 2014). Entendiéndose que los cambios que transcurren en la humanidad, cambios tecnológicos, la creación de nuevas unidades de transporte, la necesidad de nuevas carreras profesionales, todo ello coadyuva que la concepción del accidente en el trayecto esté en continua evolución. Así también, los autores mencionan los requisitos, señalados por la doctrina, para establecer el accidente en el trayecto:

- Requisito topográfico: respecto de que el infortunio debe suscitarse en el trayecto tanto de ingreso o retorno al centro de labores. Los autores citan a Vásquez, quien refiere que dicho accidente se inicia desde que el obrero sale de su lugar de residencia hasta su sitio de labores,

precisando que aquella contingencia que sucede en el domicilio no tendrá carácter laboral. Así también, Sempere y Fernández, precisan que la jurisprudencia europea ha ido variando este requisito, señalando que el Tribunal Supremo Español ha dictaminado que lo más importante es dirigirse al sitio de labores o retornar de este, de esta forma el lugar de regreso no necesariamente tiene que ser el domicilio, siempre que no se corte el nexo indispensable con el trabajo (como se citó en Carro & Espinoza, 2014).

- Requisito cronológico: La doctrina refiere que esta contingencia debe suscitarse en un tiempo justo y próximo al horario que empieza o culmina el trabajo. Kahale señala que cada caso en el que tenga que examinarse la concurrencia de este requisito, debe evaluarse a cada caso concreto, no bastando una simple demora para desvirtuar esta figura, debiendo evaluarse el transporte utilizado, el camino, y todo aquello que lo rodea (como se citó en Carro & Espinoza, 2014).
- Requisito del nexo causal o el teleológico: los autores señalan que el accidente ocurre en el trayecto por el cual el trabajador tiene el objetivo de cumplir su labor. Como ellos refieren “si no existiese la voluntad del trabajo no existiría la necesidad de desplazarse, y sin este no se originaría el accidente”. Kahale opina que los casos que suspenden y quebrantan la relación causal son todas aquellas desviaciones del recorrido habitual, producto por conveniencia personal, injustificadas, arbitrarias o que denoten un objetivo distinto del trabajador de dar a su trayecto del ir al trabajo (como se citó en Carro & Espinoza, 2014).

Por otro lado Blandón (2014), en su investigación dedicada a la comparación, de la forma que está regulado el accidente *in itinere* en las legislaciones vigentes internacionales establece lo siguiente; que en países europeos como España su legislación regula cuatro criterios para la configuración de este, siendo que debe existir una relación causal entre el accidente y la ocasión de ir al trabajo, debe darse en un tiempo razonable que utiliza el trabajador para trasladarse al trabajo desde su domicilio, este

debe acontecer en el camino ordinario y en el medio adecuado, de igual manera los países latinoamericanos como Colombia, Chile y Argentina reglamentan los mismo requisitos a excepción que Colombia prescribe que para su configuración tiene que darse dicho suceso en el vehículo de la empresa; y en el caso de Chile reglamenta un criterio más, siendo que será asumido por el empleador al que se dirige a prestar sus servicios el trabajador, al salir de un centro de labores y dirigirse a otro (p. 28). El autor también remarca que el accidente en el trayecto está basado en la responsabilidad objetiva.

Siguiendo datos estadísticos tenemos a Reinoso et al. (2015), quien, en su artículo científico realizado en la ciudad de España, establece que se registraron como resultados, en el año 2013, unas 52 411 lesiones de accidentes de trabajo relacionadas con el tráfico, lo cual corresponde a este tipo de contingencias el 72,5% (p. 1). Denotando que la cifra respecto a este tipo de contingencias en el país de España es bastante elevada, y como muestra de ellos el gran índice de accidentes de trabajo relacionadas con el tráfico.

En la misma línea Gonzales (2015), en su investigación relacionada a las prestaciones sociales sostiene que la doctrina refiere que la naturaleza del accidente en el trayecto es diferente al accidente de trabajo pero que se acopla a esta, por esta razón, esta figura debe recibir aquellas ventajas que le son reconocidas al accidente de trabajo; el mismo autor al analizar la ley española sostiene que aquellas contingencias suscitadas en el trayecto al centro de labores son consideradas de naturaleza laboral por mandato de la Ley, ya que se producen por efecto del trabajo. Así también, refiere que históricamente por los años 1908, en lo que respecta a accidentes de trabajo, primaba la idea de que una vez finalizada las labores en el centro de trabajo, todo hecho que sucediera después no tenía vínculo alguno con el trabajo; posteriormente a partir de 1924 se empezaría a esbozar los primeros requisitos del accidente en el trayecto, los cuales serían la finalidad de asistir o regresar del centro de labores, empezando desde el domicilio, continuando en una ruta habitual y utilizando los medios de siempre. Finalmente, en 1954

por primera vez se le formula el nombre de “*in itinere*”, y en 1966 sería regulada como tal en la legislación española. El autor precisa también que este tipo de accidentes son contingencias profesionales, que se encuentran ajenas a la esfera de obligatoriedad y riesgo producida por el empresario y que no generará ningún perjuicio adicional, siendo que el obrero recibirá una pensión que le corresponda en relación con el resultado de este tipo de contingencias. No siendo necesario un recargo de prestaciones en contra del empleador, concluyendo que sería apropiada la unificación de los seguros que cubren las contingencias derivadas de este tipo (p.383).

Así también Sánchez (2016), brinda una definición del accidente *in itinere*, entendiéndose por este a todo aquel que suscitase en el recorrido del trabajador en dirección al lugar de labores o retorno a su domicilio, no deben transcurrir alteración alguna de dicho recorrido, así también el recorrido debe suceder cercano al horario de ingreso o retiro del trabajo. Reafirma que, sin la intención, por parte del obrero, del cumplimiento de sus labores no existiría trayecto, y tampoco accidente durante el trayecto. Señala que este tipo de accidente presenta los siguientes elementos:

- Elemento subjetivo: Basado en la condición del obrero como trabajador; precisa el autor como ejemplo, de aquella persona que se dirige al lugar donde prestará servicios, en el camino sufre una contingencia, pero que aún no existe relación laboral, por lo que no puede catalogarse como accidente de trabajo.
- Elemento objetivo: Debe existir perjuicio que afecte al obrero, caracterizándose por ser repentinas y vehementes.
- Nexos causal: precisa el autor que en este tipo de accidentes la relación de causalidad entre ambos elementos no es inmediata, sino mediata o remota. El origen se presenta en el trayecto realizado por el trabajador para cumplir con su prestación laboral.

Así también el autor menciona factores que pueden limitar la consideración de ciertos accidentes como accidentes en el trayecto, los cuales basados en la Ley española son:

- El caso de un accidente ocasionado por infarto de miocardio sufrido por el obrero mientras se dirigía de su hogar a su lugar de labores será accidente de trabajo si se demuestre que hay vinculación entre el trabajo y los síntomas del infarto; sino lograrse demostrarse dicha vinculación no podrá ser calificado como tal.
- El autor también alude, en base a la Ley española, sobre la imprudencia temeraria como aquella que excluyan el accidente en el trayecto como accidente de trabajo, ya que el trabajador asume exposiciones que no son necesarios, conductas imprudentes que distan de persona normal, produciendo un quebrantamiento de la relación de causalidad entre los elementos del accidente (Sánchez, 2016).

Por otro lado, López (2017), en su tesis de doctorado señala las condiciones irremplazables para considerar a este tipo de accidentes como uno de índole laboral: 1) El trabajador debe presentar una lesión corporal o psicológica, incluidas las enfermedades corporales y psíquicas. 2) La contingencia es producida por o con ocasión del trabajo, debiendo establecerse la vinculación entre los elementos ya reiteradamente mencionados, todo lo sufrido por el obrero y el trabajo. Así también el autor refiere sobre el accidente *in itinere* como uno en el que concurra una contingencia perjudicial al trabajador mientras se encuentra en camino a su centro de labores o retornando a su domicilio, que dicho tránsito entre ambos lugares no deba ser variado y que tampoco presente ningún tipo de intermisión. Un dato importante que el autor resalta, es que a su criterio en los accidentes *in itinere* no existe una limitación horaria, esto va en contra de la postura mayoritaria que refiere el accidente en el trayecto (p. 19).

Así también Poquet (2017), en su artículo de investigación señala que también existe la figura del accidente en misión, y la diferencia que debe

establecerse entre el accidente en el trayecto y el accidente en misión; es que el primero es aquella contingencia sufrida por el trabajador en el trayecto al dirigirse o regresar del centro de labores hacia su domicilio, precisando que este tipo de accidentes se suscita fuera de tiempo y lugar de trabajo; sin embargo el accidente en misión es aquella contingencia que sucede fuera del centro laboral pero en cumplimiento de un encargo del empleador, en dirección de otro lugar donde realizara sus labores, que sucede en el tiempo y lugar de trabajo. Como otra diferencia, remarca el autor, que en la legislación española existe una presunción de considerar como accidentes de trabajo todo aquel que causara perjuicio al trabajador; gozando el accidente en misión de dicha presunción. Siendo que, si sucediese una contingencia como esta, se presumirá de naturaleza laboral, mientras que en el caso del accidente *in itinere* al no gozar de esta presunción, es el propio trabajador el encargado de demostrar que el accidente que sufriese, cumple con los requisitos señalados para ser accidente de trabajo, esto es, demostrar la relación entre el daño sufrido y la relación laboral, además de aquellos requisitos propios del accidente en el trayecto. Sin embargo, ambos tipos de accidentes presentan una semejanza, y es que amparan una actividad que no está relacionada directamente con el trabajo, pero que se vuelve necesaria para el cumplimiento del desarrollo de las labores. Finalmente, respecto del accidente en el trayecto concluye que este tipo de accidente en la legislación española tiene un origen jurisprudencial anterior al Convenio N° 121 de la OIT.

Siendo así, Carrillo (2017), en su artículo de investigación refiere que una política orientada a evitar dichas contingencias debe ser un deber de los empresarios y jefes, y que debe estar en continuo cambio con la realidad; así también atribuye a las nuevas transformaciones sociales en movilidad el incremento de estas contingencias y, que dichos cambios se dan en razón al alto precio de vivienda, y otros factores (p. 4)

Así también, al igual que los autores anteriores, señala que la jurisprudencia española exige cuatro requisitos o elementos para establecer un accidente en el trayecto:

- Teleológico: siendo la finalidad primordial y directa del trayecto, el cumplimiento del trabajo, porque este así lo exige.
- Geográfico: En este punto la jurisprudencia española recaída en la Sentencia Galicia JUR/133396-2012, señala que el infortunio debe producirse en el recorrido habitual y normal del trabajador, precisando que no cabe la desviación por razones de tipo personal, excepto aquellas que son necesarias para el desarrollo de la vida propia y profesional, los ejemplos pueden ser las compras o dejar los niños con un familiar. (como se citó en Carrillo, 2017, p. 4)
- Cronológico: la contingencia tiene que suceder en un plazo prudencial que requiere el trayecto, no pudiendo modificarse por variantes anormales o que difieran de la finalidad de cumplir el trabajo.
- Idoneidad del medio: Los medios a utilizar para el trayecto al trabajo deben ser normales, y tiene que excluirse aquellos que el transporte prohíba, precisa el autor que el medio utilizado por el obrero debe ser razonable y adecuado para el trayecto.

Finalmente, el autor citando la jurisprudencia española recaída en la Sentencia del Tribunal Supremo N° 3542/2009, establece que aquellos accidentes que ocurren durante el lugar y tiempo del trabajo, el trabajador no necesita demostrar la concurrencia de los requisitos para que sea un accidente laboral, mientras que, en el caso de un accidente en el trayecto, son los obreros los que deben justificar la concurrencia de estas condiciones para establecer el accidente de trabajo (como se citó en Carrillo, 2017, p. 4)

Por lo que señala que la presunción laboral en el accidente en el trayecto se invierte, a diferencia del accidente de trabajo, el encargado de probar este accidente en el trayecto es el propio trabajador

Siguiendo la misma lógica Aragón (2018), en su trabajo de fin de grado sostiene en relación a la redacción española actual que origina inseguridad jurídica, toda vez que, no se puede concentrar toda la jurisprudencia en pequeños párrafos de la norma; omitiendo que es labor de los tribunales que adaptaran la casuística a los criterios establecidos por la jurisprudencia y doctrina.

Por otro lado, Sierra (2018), en su tesina de grado establece al trabajo como el principal factor para que ocurra la contingencia al trabajador, así mismo señala que los tribunales españoles han establecido requisitos para establecer los infortunios *in itinere*, como lo son la ocasión de trabajo, razón para que el trabajador se encuentre transitando, y que la contingencia suceda cerca de su horario de trabajo. Describe también los elementos para calificar un accidente en el trayecto, los cuales son:

- Elemento geográfico, habiéndose la contingencia producido en el recorrido usual y acostumbrado entre la residencia del trabajador y su lugar de labores.
- Elemento teleológico, siendo el objetivo del recorrido, tomado por el obrero, el cumplimiento de sus labores.
- Elemento del medio idóneo, que el medio utilizado por el trabajador sea uno habitual, sin actuar imprudentemente o de manera temeraria.
- Elemento cronológico, entendiéndose por este que el lapso del recorrido sea uno que habitualmente es necesario para el trayecto, no debiendo haber desviaciones que sean anormales o que nazcan de un interés privado que corte el nexo causal con el trabajo (p.26).

Así también el autor señala que para que se pueda estar ante la figura del accidente en el trayecto no es exigible que el recorrido o el retorno sea desde o para el domicilio del obrero, siendo realmente lo importante que el centro

de labores sea el eje de ida o regreso, agregándose también otro entorno al que el obrero haya tenido que desplazarse para cumplir con sus prestaciones laborales; de la misma forma el trayecto no tiene que ser interrumpido por episodios ajenos a este. Así también, señalando la jurisprudencia española, Sentencia Social TS 19-01-2005, aquel accidente de tráfico que sufriese el trabajador durante el trayecto al centro de salud con permiso del empleador, no se considera accidente de trabajo (Sierra, 2018).

Así también Reyes (2019), en su trabajo de maestría ¿es posible comparar las estadísticas de accidentes de trabajo *in itinere*, en España, Argentina y Chile respecto al Ecuador?, concluye que cada país tiene una forma diferente de calificar el accidente *in itinere*, como también cada país manejan de diferente manera un protocolo de acción para los accidentes *in itinere*; por ejemplo en España, Chile y Ecuador, los obreros afectados por alguna contingencia de este tipo, se encuentran enmarcados por el Seguro Social, mientras que es totalmente diferente en el caso de Argentina, ya que, el mayor aporte lo realiza un seguro particular de accidente de Trabajo; pero en Perú y Colombia, aun cuando conforman la Comunidad Andina y comparten semejanzas culturales y sociodemográficas con el Ecuador, su legislación no contempla semejanza alguna sobre accidentes *in itinere*. De la investigación, el autor concluye también que gran parte de los accidentes viales transcurren en el lapso de tiempo de ingreso o retiro de la jornada del trabajo diaria. El autor también refiere que los países que fueron analizados presentan un número alto de accidentes en el trayecto, que pueden obedecer a razones geográficas, sociodemográficas, de desarrollo urbanístico y/o de tecnología en estos países; un dato que asombra al autor es que exista un número bastante alto de trabajadores, empleadores y otros que nunca han escuchado sobre el accidente en el trayecto como accidente de trabajo (p. 7)

Bien refieren Tapia, et al. (2019), respecto a los accidentes de tránsito y su relación con los infortunios *in itinere*; encontraron que existe relación con las tasas de mortalidad entre los años 2016 y 2017, teniendo 4 fallecidos por

1000 000 afiliados con relación de 2.1 hombre – mujer de entre 26 y 35 años de edad (p. 1). Así también citando a la Organización Mundial de Salud, señalan la existencia de un índice de fatalidad por aquellos accidentes de tránsito, siendo de 15,9 por cada 100.000 habitantes del continente americano, y que aproximadamente el 30% a 33% de estos accidentes están relacionados con el trabajo; los autores también precisan una definición del accidente *in itinere* en la legislación ecuatoriana, el cual entiende que es aquel que sucede cuando el trayecto está relacionado cronológicamente a las horas de ingreso o retiro del trabajador, debiendo ser comprobada través de una apreciación de las pruebas presentadas y que son investigadas por el Seguro General de Riesgos del Trabajo de dicho país.

### **1.3. Investigaciones del accidente *in itinere* a nivel nacional:**

Los trabajos científicos nacionales sobre esta nueva figura se han ido desarrollando de la siguiente manera: Una voz importante del sector, la Directora Regional de la OIT en nuestro continente, declaraba por primera vez la necesidad de regular la figura jurídica del accidente de trayecto entre el centro de labores y su domicilio en nuestro país, concediéndose mayor protección al trabajador en sus derechos a la seguridad y el resguardo de la salud; en palabras de la propia Directora Regional, a nivel mundial 6 300 personas muren cada días a causas de contingencias o enfermedades laborales, es decir más de 2,3 millones de decesos por año, también debemos tener en cuenta que anualmente ocurren más de 317 millones de contingencias laborales; dado los fundamentos, y que países como México, Uruguay y Costa Rica, regulan este tipo de contingencias es que, se recomienda implementar la figura del accidente en el trayecto en nuestra legislación vigente (Andina, 2013, párr.3).

Pocos años después autores como Lengua (2015), quien en su investigación concluye que la responsabilidad de los riesgos profesionales ha ido evolucionando pasando por tres etapas bien marcadas, la primera que fue la integración de las normas con la finalidad para garantizar la indemnización por los daños producidos, esto mediante dos sistemas el primero garantizar

la indemnización por parte del patrono y el segundo sistema de aseguramiento obligatorio para amortiguar las contingencias laborales; en lo concerniente a la segunda etapa se fundamenta en la seguridad social, teniendo como finalidad el asistimiento de las contingencias laborales, resultando insuficiente, y como última etapa y la más importante entendida que el resarcimiento e asistencialismo vienen a ser insuficientes para encarar las contingencias laborales, procurando entonces mejorar su estadía en el centro de labores, de esta forma nace una orientación de prevención de riesgos laborales, asegurando un mejor nivel de vida de los obreros y su familia. (p. 235).

Autores como Távara (2015), en su artículo científico nos plantea una interrogante que nos lleva a la reflexión la cual es, la educación vial en la industria, ¿es una utopía o una herramienta de prevención?, para el desarrollo de esta, nos manifiesta que los obreros deberán ser educados sobre las medidas de prevención para evitar contingencias *in itinere*, y dicha labor recae en los empresarios; siendo la industria la que debe ocupar un rol principal en la educación y concientización de los obreros en relación con su comportamiento frente a las diversas situaciones riesgosas que se presenten en el traslado de su domicilio a su centro de labores. (párr. 2). Si bien es cierto como lo manifiesta dicho autor involucrar al sector empresarial no es una tarea fácil, ya que implementar estos sistemas de prácticas preventivas acarrearán costos adicionales, pero no debemos perder de vista que los trabajadores deben ser visto como parte de la empresa y no como objetos productores de ganancias.

Al respecto Landa (2015), con su tesis de grado señala que proteger al obrero de contingencias vinculadas con su labor es propiciar la defensa de sus derechos a su salud y también en pro de su seguridad; por otro lado debemos de tener en cuenta que las enfermedades y las contingencias de índole laboral no se encuentran atadas al cargo en el trabajo, tampoco se puede excusar el desamparo de la seguridad y el resguardo de la salud de los obreros por la escasez económica, para lo cual es importante tener en

cuenta la responsabilidad social para con los obreros y crear políticas preventivas que coadyuven a la reducción de los peligros laborales (p. 45).

Por otro lado, Aguilar (2016), con su tesis concluye que nuestra Carta Magna, no ha recogido explícitamente en su cuerpo normativo el derecho de la seguridad y salud en el lugar de labores, pero si existen fundamentos para su inclusión dentro de nuestro ordenamiento jurídico, debido a que dichos derechos antes mencionados, son reconocidos por instrumentos internacionales y que son suscritos por el Perú, al amparo de la IV disposición final y transitoria de nuestra ley de leyes; también debemos tener en cuenta que el Tribunal Constitucional lo ha establecido en abundante jurisprudencia (p. 83). Por otro lado, en palabras del autor antes citado quien manifiesta que tanto obreros como patrones deben tener un rol activo en cuanto a las directrices de salud y seguridad en el lugar de labores, para que de esta manera exista una correcta capacitación en la mitigación de los riesgos labores a los que se encuentran inmersos.

Como sumándose a lo declarado por la funcionaria representante de la OIT años atrás, Fernández (2017), en su artículo de investigación concluye y refiere que la exclusión normativa prevista en el D.S. N° 003-98 SA, que regula las Normas Técnicas del SCTR, sobre las contingencias suscitadas en el transcurso al centro de labores o de este al domicilio, termina siendo un artículo inconstitucional que no establece sustento ni fundamento alguno en dicha exclusión, puesto que contradice la línea establecida por el reglamento de la Ley 29783, respecto del deber de prevenir accidentes laborales por parte del patrón (p.15).

Según Rodríguez (2017), en su tesis de grado concluye que el fundamento del derecho a la salud y seguridad frente a riesgos laborales lo encontramos en instrumentos internacionales como el Protocolo de San Salvador y en las primeras Constituciones sociales donde se puede encontrar claramente que se trata de un derecho fundamental, existiendo una relación directa con la vida, la integridad física y psíquica del obrero, protegiéndolo en su amplia esfera laboral y dándole la obligación al patrono de establecer políticas de

prevención con la finalidad de evitar y reducir los riesgo que se derivan a consecuencia del desarrollo de sus funciones (p. 245).

Para sumar a la investigación aparece Bustios (2019), quien en su tesis concluye, tomando como base la doctrina Argentina, que la contingencia *in itinere* se caracteriza por el espacio donde ocurre, esto es durante el trayecto al centro de labores o al domicilio del obrero; así también, para su configuración establece dos nuevas condiciones, recorrido habitual por parte del trabajador y la no alteración del mismo por ningún motivo particular, debiendo incorporarse al accidente en trayecto como un accidente de trabajo velando por la protección de los derechos del obrero, trasladándole la responsabilidad al patrono del deber de prevención (p.72).

De igual forma Rivera y Cumpa (2019), en su tesis concluyen que la contingencia en el trayecto no cuenta con una regulación legal en nuestra legislación, y que existe un déficit de conocimiento en la casuística que sufren miles de trabajadores a diario, por lo tanto se hace dos recomendaciones la primera que se analice a profundidad la legislación extranjera y la segunda que es necesario plantear una iniciativa legislativa concerniente a esta figura jurídica, la misma que es acorde con las principales necesidades que cuentan los obreros y que necesitan ser veladas (p. 83).

Así también, Salas (2019), en su tesis concluye recomendado la incorporación del infortunio *in itinere*, como contingencia laboral en el campo de las actividades riesgosas y el resguardo consentido por la seguridad social a los obreros que día a día desempeñan sus funciones, estableciendo que una de las soluciones para su incorporación podría hacerse mediante la negociación colectiva, ya que de mutuo acuerdo obreros y patronos establecerían alcances de la cobertura del SCTR. (p. 128). Por otro lado, es importante mencionar en palabras del autor antes citado en cuanto a la Legislación de seguridad y salud en el trabajo establece que el deber de prevención por parte del patrono abarca toda actividad que se desarrolla en el desplazamiento con ocasión del trabajo, lo cual es algo incongruente que

dé alcances de la contingencia en el trayecto y no regule como tal al infortunio *in itinere*.

Es preciso mencionar que si bien el D.S. N° 003-98 SA, que regula las Normas Técnicas del SCTR deniega que aquella contingencia que sucediese en el camino al centro de labores o al domicilio del obrero sea considerado accidente de trabajo, no es menos cierto que la decisión 584 de la CAN en su art. 1 reconoce a dicha figura como accidente de trabajo, teniendo este tratado internacional rango de Ley, y que, al realizar una ponderación entre estos dos artículos, deberá primar lo establecido en la decisión 584 de la CAN. (Huancahuari, 2020, p.25). Como se ha revisado, los trabajos científicos en el país y en el extranjero respecto del accidente *in itinere* son variados, pero persiguen un mismo fin, que no es otro que su incorporación en nuestra legislación.

**1.4. Cuestiones terminológicas:** siendo las más importantes para un correcto desarrollo:

**1.4.1. Derecho a la seguridad y salud en el trabajo:**

Para poder tener una concepción amplia debemos definir de manera independiente a estos dos grandes derechos. Cuando nos referimos al derecho de salud debemos considerar, lo establecido por Leenen (como se citó en García, 2013) quien señala que es importante distinguir el derecho a la atención de salud y el derecho a la protección de la salud, debiendo entender por atención de salud que los bienes de salud deben estar a disposición de todas las personas; mientras que la protección de salud requiere la participación de áreas como la educación, ambiente, industria, la propia economía con la finalidad de promover íntegramente la salud (p. 1).

Como se desprende de dicha definición no debemos perder de vista las dos vertientes que componen el derecho a la salud, ya que por un lado tenemos el cuidado del derecho a la salud, entendida como la esfera de distribución de los recursos y por el otro la protección de la

salud haciendo referencia a diversos factores que pueden atentar en contra de este importante derecho.

Por otro lado, es importante lo establecido por Squella (como se citó en García, 2013) que señala que derecho a la salud es aquel derecho inherente a todo ser humano y que garantiza su auxilio tanto para prevenir la pérdida como para recuperar la salud cuando la hubiéramos perdido (p.1).

Es importante tener en cuenta los instrumentos internacionales, es así que la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH, 1948) identifica los derechos que tiene toda persona a la vida, la salud, tranquilidad, e integridad tanto física como psíquica. Por otro lado, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC, 1966), señala el derecho al gozo de nuestra salud tanto física como psicológica; por su lado el Tribunal Constitucional refiere que si bien nuestra actual regulación no contempla el derecho a la salud dentro de los derechos fundamentales establecidos en el artículo 2° de nuestra Ley de Leyes, pero lo tutela en el capítulo de los derechos Sociales y Económicos, para ser más exactos los artículos 7° y 9°, debiendo entenderse por estos que todos tienen el derecho al resguardo de su salud, así también se tiene la obligación de garantizar y fomentar esta, estando el estado en función de señalar las directrices nacionales para el resguardo de este derecho. Así también refiere que se trata de un derecho fundamental, ya que cuando se afecta este derecho, también se afecta otros derechos como la integridad de la persona (Sentencia N°2016-2004 AA/TC, 2004).

Así también Quijano y Munares (2016), señalan respecto del derecho de salud, que es uno inherente a los seres humanos y que por lo tanto abarca su protección, como también su prevención ante posibles vulneraciones (p. 1). Como se desprende de dicha concepción el derecho a la salud debemos entenderlo desde sus dos vertientes, considerando como único fin la protección de la persona.

Por otro lado, cuando nos referimos al derecho a la seguridad en nuestro ordenamiento jurídico vigente, podemos notar dos vertientes, uno que concuerda con el derecho a la seguridad social y el otro relacionado con la salud y seguridad en el lugar de labores, el primero según Gonzales y Paitan (2017), es considerada como un sistema de amparo social, cuyo objetivo es ofrecer los instrumentos indispensables para atender las diferentes eventualidades de la vida, con la finalidad de poder llevar una vida digna, esto es atender nuestras necesidades básicas y mantenerlas; Desde su regulación en diferentes instrumentos internacionales de carácter universal y en las Cartas Magnas de diferentes estados, es considerada como un derecho fundamental inherente a todo ser humano. (p. 41). En la misma línea no podemos dejar de lado lo establecido por el Tribunal Constitucional, el cual señala que respecto del derecho a la seguridad social considerado como garantía institucional, busca la protección frente a eventuales contingencias, como enfermedades profesionales, accidentes de trabajo, etc. con ello busca incidir en las prestaciones que otorga en pensiones y salud, y la actuación por parte del estado (Sentencia N°00050-2004 AI/TC, 2004).

En cuanto a nuestro ordenamiento jurídico vigente, Nuestra Carta Magna establece el reconocimiento por parte del estado de este derecho como uno de carácter progresivo y universal; entendiéndose por universal al derecho de aquellas personas en estado de necesidad a ser resguardado por el sistema nacional de seguridad social y cuando se hace alusión a progresivo quiere decir que dicho derecho se desarrollara de manera gradual, en beneficio del trabajador (Artículo 10, capítulo dos, Constitución del Perú)

Ahora bien, es de suma importancia desarrollar el derecho de seguridad y salud en el lugar de labores que, según Del Campo (2014), son aquellas facultades que gozan los obreros que se encuentran con un vínculo de trabajo, de esta forma pueden exigir directrices en pro de la salvaguarda de ellos mismos, previniendo

accidentes, señalándose que, para exigirlos el estado debe poner en funcionamiento medidas destinadas a la supervisión y sanción ante su carencia (p.10).

Por otro lado la Autoridad Nacional del Servicio Civil (Servir, 2014), prescribe que “la salud y seguridad en el trabajo constituyen derechos fundamentales que gozan todos los obreros, teniendo como objetivo principal prevenir las contingencias laborales y enfermedades ocupacionales que se puedan suscitar a consecuencia, o guarden una relación durante el desarrollo de las actividades” (p. 1).

Según la OIT (2020), establece como principio fundamental que todos los obreros deben estar protegidos contra enfermedades profesionales, enfermedades en general, y contingencias laborales, sin embargo señala que cada año se reportan más de 2,78 millones de decesos relacionados al desempeño de las labores, de las que 2,4 millones están relacionadas con las enfermedades profesionales, trayendo consigo un inmenso dolor a los obreros y familiares; por otro lado los costos económicos que ello conlleva son enormes para la sociedad, los empleadores, y el país, desde la pérdida de las jornadas laborales, la formación y readaptación profesional, la interrupción de la producción, hasta una indemnización a la víctima; para los patrones esto se traduce en pérdida del personal, inspecciones, jubilaciones anticipadas, he aquí un punto muy importante que desarrolla la OIT que no es más que la utilización de métodos de prevención, con el único objetivo de erradicar estas contingencias de índole laboral.

Según el portal de la OIT, esta ha emitido los siguientes instrumentos sobre salud y seguridad en el lugar de labores:

**a. Convenio N° 187, sobre el marco promocional para la salud y seguridad en el trabajo, 2006.**

Tiene como finalidad ofrecer un tratamiento sistemático y coherente de los asuntos de salud y salvaguarda de la seguridad en el centro de labores, fundando como objetivo establecer y poner en práctica las políticas nacionales mediante una comunicación

entre los sujetos que intervienen, llámese estado, empleadores y obreros, con la finalidad de instaurar la prevención en los centros laborales. Debemos indicar que nuestro país hasta la fecha no ha suscrito dicho instrumento.

**b. Convenio N° 155, sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981:**

Este instrumento promueve la instauración de directrices sobre salud y seguridad en el centro de labores, requiriendo la participación del estado, del sector empresarial en pos de los obreros y una mejor calidad de vida y condiciones en el trabajo. Es oportuno indicar que nuestro país hasta la fecha no ha suscrito dicho instrumento; debido a la necesidad que se ve hoy en día se recomendaría al estado peruano poder suscribir dicho instrumento internacional.

**c. Convenio N° 120, sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985:**

Las empresas deben contar con servicios de salud, quienes tendrán la tarea de establecer funciones esencialmente preventivas con la finalidad de mantener el entorno del centro de labores en las mejores condiciones, respecto a este instrumento nuestro país hasta la fecha no lo ha suscrito.

**1.4.2. Accidente de trabajo:**

Según Méndez y Miro (2015), refieren que se entiende por accidente laboral, “a aquel acontecimiento violento y repentino, que le ocasiona una lesión psíquica o física al trabajador, hasta incluso podría ocasionarle la muerte, esto con motivo u ocasión del trabajo, que ejecuta a favor del patrono” (p. 23), en cuanto a nuestra legislación nacional, el Decreto Supremo N° 005-2012-TR prescribe en su glosario, que se considera como contingencia laboral a todo acaecimiento inesperado que sea originado por ocasión o causa del trabajo, generando en el obrero una perturbación funcional, una

invalidez, algún menoscabo a su organismo o la muerte (Reglamento de la Ley N° 29783, 2012).

Como se desprende en la concepción del accidente de trabajo nuestra legislación nacional hace mención a la ocasión del trabajo, pero no regula el accidente *in itinere* existiendo una incongruencia en la regulación nacional.

Históricamente, el autor Heinrich (como se citó en Botta, 2010) definía lo que es accidente de trabajo como un suceso no planificado, ni gestionado, por la que un elemento del centro de trabajo resulta perjudicado o con posibilidad de sufrirlo (pág. 5)

Así también la Real Academia Española (RAE, 2014) señala que la palabra accidente proviene del latín “*accidens*”; y que vinculada al trabajo, se puede definir como aquella lesión física o enfermedad que sufriese el obrero con ocasión o por consecuencia del trabajo.

Como refiere Bestratén et al (2011), un sector de la población que le brindan mucha importancia a la prevención definen al accidente de trabajo como aquel hecho atípico que acontece repentinamente, generalmente evitables, que no permite continuar con el trabajo y que pudiese ocasionar lesiones en las personas.

Así mismo el autor citado anteriormente clasifica la lesión producida por el accidente de trabajo de la siguiente forma: Lesiones psíquicas, lesiones sensorialmente dolorosas que producen una vivencia emocional desagradable, lesiones funcionales que producen trastornos en las funciones fisiológicas, lesiones estructurales entendidas como fracturaciones, amputaciones, contusiones, y finalmente la muerte (Bestratén et al, 2011).

La doctrina, como refiere Varillas (2004), señala tres requisitos para la concurrencia de un accidente de trabajo, los cuales son:

- Requisito objetivo: Lo que implica que el trabajador se vea afectado o lesionado de forma física o psíquica.
- Requisito subjetivo: El trabajador afectado debe encontrarse en una relación laboral, prestando un servicio en favor de otro. Sin

embargo, como refiere el autor, no se deja desprotegidos a los trabajadores independientes.

- **Nexo Causal:** Que no implica otra cosa que la causa-efecto que existe entre el menoscabo que afecta al obrero, con el cumplimiento de la relación laboral. Dicho de otra forma, es la validez entre la vinculación del menoscabo sufrido por el obrero y la labor de este.

Por otro lado, es oportuno mencionar que para la configuración del accidente laboral tienen que concurrir ciertos elementos que según Botta (2018), son los siguientes:

- 1. Acontecimiento inesperado:** Debiendo ser este, sin interferencia de la voluntad del obrero, caso contrario dicho acontecimiento se ubicaría fuera de la esfera de un accidente de trabajo;
- 2. Acontecimiento aleatorio:** no existiendo, un camino que seguir, no tienen orden y suceden sin esperarlo;
- 3. Acontecimiento no pronosticable:** no pudiendo conocerse el lugar, la fecha, y de qué manera se va a realizar dicha contingencia;
- 4. Acontecimiento violento;** el accidente de trabajo se produce rudamente;
- 5. Celeridad en la producción del daño:** el daño aparece al instante de producido el accidente sufrido por el trabajador;
- 6. Daños a la persona, a la propiedad o al medio ambiente:** los accidentes laborales dañan a los trabajadores sin distinción de edad, sexo, raza, cargo jerárquico, y educación de igual forma pueden afectar a los bienes como maquinarias, equipos, instalaciones y también daños al medio ambiente, y la naturaleza;
- 7. Producto del trabajo o con ocasión del trabajo:** este ocurre produciendo bienes o servicios, o partes de él en el lugar de trabajo, y cuando nos referimos con ocasión del trabajo el hecho sucede en el trayecto del centro de laboras a la residencia o al contrario;
- 8. Multicausal:** se genera a consecuencia de los factores de riesgos y el peligro;

**9. Relación causal entre los daños ocasionados y la actividad realizada por el trabajador:** Existencia de una relación entre el daño que generó el accidente con la actividad que estaba desarrollando el trabajador;

**10. El agente agresor tiene que actuar solo una vez:** el daño al trabajador debe ser producido por un solo hecho. (p. 21).

#### **1.4.3. Accidente *in itinere*:**

Es preciso señalar respecto al accidente *in itinere*, que según Almanzor y Martín (2013), manifiestan que, *in itinere* se refiere a la locución latina “en el camino”; por lo tanto, cuando nos referimos a accidente *in itinere*, nos estamos refiriendo a aquel infortunio que acontece en el recorrido del domicilio y centro de labores (p.6).

De la lectura se denota que el accidente *in itinere* es considerado una contingencia de carácter laboral en el extranjero debido al desplazamiento como acto primordial en pos de cumplir con las labores, aunado a cuatro requisitos indispensables los cuales, según Cavas, et al. (Como se citó en Almanzor y Martín, 2013) son:

- a) Requisito teleológico: la realización del trabajo debe ser la primordial y única causa que origine el recorrido del obrero, ya sea para empezar o culminar sus labores.
- b) Requisito cronológico: la contingencia ocurrida debe estar próxima a las horas en que labora el obrero, ya sean de ingreso o retiro del centro de labores.
- c) Requisito topográfico: para este deben concurrir dos elementos importantes; que en el recorrido entre su residencia y el lugar de prestación de servicios o al revés, ocurra la contingencia y, dicho recorrido debe ser habitual y apropiado.
- d) Requisito mecánico: el medio utilizado por el obrero debe ser idóneo, no debiendo aumentar los riesgos considerables. (p. 6)

Siguiendo las legislaciones extranjeras donde se encuentra regulado el acontecimiento *in itinere* estas las definen de la siguiente manera:

En el caso de España, la figura de la contingencia *in itinere* aparece regulada actualmente de la siguiente forma:

1. Se entiende por contingencia laboral a toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

2. Tendrán las consideraciones de contingencia laboral: a) los que sufra el obrero al dirigirse o retornar del lugar de labores (Artículo 156, Real Decreto Legislativo 8/2015).

Debemos precisar que, si bien en sus inicios la legislación española realizaba el hecho de que el accidente se realice cuando el trabajador salga de su residencia al lugar de labores, o al revés; ahora este criterio se ha flexibilizado, radicando la importancia en que el accidente transcurra cuando el trabajador se dirija a su centro de labores o se retire de este sin tener en cuenta si partió o no de su domicilio.

En el caso de Argentina, sobre la figura de la contingencia *in itinere*, se refiere que:

“Considera contingencia laboral a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o en el trayecto entre el domicilio del obrero y el centro de labores, siempre y cuando el damnificado no hubiera interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo” (Artículo 6, Ley 24557, 1995).

En el caso de la legislación argentina, a diferencia de la española, le da importancia a que el accidente transcurra en el recorrido desde la residencia del obrero a su centro de labores o al revés, puntualizando como un criterio importante para esta legislación, que en el trayecto no se hubieren presentado ninguna desviación por causas ajenas al trabajador que rompiese el nexo causal.

En el caso de la legislación chilena, sobre dicha figura se establece normas sobre contingencias laborales y enfermedades profesionales, señalando:

“Son también contingencias laborales los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar de la prestación de servicios, y aquellos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores” (Artículo 5, Ley 16744, 1968).

En la legislación del país vecino, de igual forma que en Argentina, sustentan su importancia en que el trayecto en el ocurre el accidente sea de la habitación al centro de labores o viceversa, y que esta debe ser “directa”, entendiéndose por esta que no presente desviación alguna. Es necesario mencionar que esta regulación agrega un nuevo supuesto: si se suscitase algún accidente en el recorrido mientras el obrero se traslada de un centro de labores a otro a prestar sus servicios, en el cual asume la responsabilidad el empleador del trabajo al que se está dirigiendo.

Por otro lado es oportuno mencionar que si bien dichas legislaciones, regulan al accidente *in itinere*, pero también existe diferencia en la forma de su tratamiento, ya que países como España, Chile cuentan con un seguro social que cubre las contingencia laborales suscitadas en el trayecto, mientras que argentina cuenta con un seguro particular que cobertura dichas infortunios sucedidos en el camino, si bien es cierto el seguro particular es más costoso a comparación del seguro social, pero tiene mayor cobertura a favor del obrero afectado y su familia.

#### **1.5. Evolución legislativa del accidente *in itinere* en la legislación extranjera:**

La jurisprudencia de España, respecto del accidente en el recorrido, lo convierte en el país pionero en la reglamentación y reconocimiento del infortunio *in itinere*, con su fallo que estableció por *primum tempus* el término de accidente “*in itinere*” (Sentencia del Tribunal Supremo del 01 de Julio, 1954). Algunos años después, la Organización Internacional del Trabajo reconoce a la contingencia *in itinere*, como accidente de trabajo (Convenio 121 sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964). Nuevamente en España se promulga la Ley de Seguridad Social de 1966, que reglamenta por primera vez esta figura jurídica, para más adelante regularlo con el Decreto Legislativo 2065 de 1974, a su derogación nace el Decreto Real Legislativo de 1994, el cual regula al accidente laboral *in itinere* en su artículo 115 inciso 2; en la actualidad dicha figura se encuentra regulada en Real Decreto Legislativo

8/2015, artículo 156°. Mención importante también merece la Comunidad Andina que también reconoce la figura del accidente en el trayecto dentro de la definición del accidente de trabajo (Decisión 584 Instrumento andino de seguridad y salud en el trabajo, 2004).

En el caso de los países latinoamericanos, se tiene a Argentina, que regulo por primera vez el accidente *in itinere* en su Ley N° 24.028, del año 1991. En el caso de Chile, se regulo por primera vez el accidente *in itinere* en la Ley N° 16744, artículo 5, del año 1968, y en Ecuador se encuentra regulado el accidente *in itinere* en Resolución N° C.D.513. En el caso de México, esta figura se encuentra regulada actualmente en el artículo 474 de la Ley Federal del Trabajo. Para el país de Venezuela, se considera al accidente en el trayecto como un accidente de trabajo (Ley Orgánica de prevención, condiciones y medio ambiente del trabajo, 2005).

Debemos tener en cuenta lo señalado por la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS, 2012), que en su compendio de información concluye, que, a nivel latinoamericano, son escasos los países que aportan datos absolutos de los accidentes de trabajo *“in itinere”* o en tránsito (p.115). Siendo el Perú uno de los países que no regulan el accidente *in itinere* y no cuenta con datos estadísticos exactos.

#### **1.6. Evolución legislativa del accidente *in itinere* en el Perú:**

En el Perú, hasta la actualidad no se ha regulado dicha figura; sin embargo, respecto a la regulación del accidente de trabajo, es necesario mencionar que a nivel de Latinoamérica, Perú es el primer país en regularla con la Ley N°1378, que asume como teoría la responsabilidad individual del empleador, luego en el año 1935 se promulgaría la Ley 7975, la misma que sumaría las indemnizaciones de los padecimiento producidos por las labores en la anterior Ley.

Respecto a seguros se crearía el Seguros de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales (1971) con pocos años en vigencia, puesto que es reemplazada por el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (1997),

la misma que se encuentra vigente estableciendo la prevención de los empleadores respecto del riesgo laboral.

Cerca de 1997, con la Ley 26790 se establece la indemnización de la enfermedad profesional y accidente de trabajo, dejando a un lado cualquier tema de prevención.

Algunos años después, aparece el Decreto Supremo 009-2005-TR, que solo era aplicable a la actividad privada, siendo modificada en el año 2011 por la Ley N° 29783, que extendió su ámbito de aplicación a todos los sujetos de las relaciones contractuales, sean obreros y empresarios, tanto del sector público y privado, en el año 2012 se promulga su reglamento mediante el D.S N° 005-2012 TR.

## CAPÍTULO II.

### TEORIAS DEL DERECHO A LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, EL ACCIDENTE DE TRABAJO Y EL ACCIDENTE EN EL TRAYECTO.

#### 2.1. Teorías concernientes al nacimiento del vínculo jurídico laboral:

Antes de desarrollar las teorías concernientes a la responsabilidad por contingencias laborales debemos saber cómo es que nace el vínculo jurídico laboral entre obrero y patrono, para ello nos remitimos a la doctrina que desarrolla dos teorías:

##### 2.1.1. Teoría contractualista:

Para esta teoría, el vínculo jurídico laboral nace de la suscripción del contrato de trabajo entre el obrero como persona natural y el patrono como persona natural o jurídica, la cual trae consigo derechos y obligaciones, existiendo los elementos del contrato de trabajo como son:

**A. La prestación personal de servicios:** la obligación que asume el obrero es a título personal constituyéndose el único deudor de la prestación de servicios pactados con el patrono; según Arévalo (2016), nos dice que el obrero se compromete a prestar servicios de manera personal a favor del patrono, no cabiendo la probabilidad de que pueda subcontratar parcial o total, para que desarrollen su labor o la designación de un tercero (p. 137).

Como se desprende de dicha concepción la obligación prestada por el obrero debe ser a título personal, sin embargo la LPCL, en su artículo 5° establece algunas excepciones como la ayuda por parte de sus familiares directos que se encuentren bajo su dependencia y cuando la ayuda sea dada a la naturaleza de la obligación. (TUO del Decreto Legislativo 728, Decreto Supremo N° 003-97-TR, 1997).

**B. La subordinación:** es considerado el elemento más esencial del contrato de trabajo, el cual diferencia al contrato de trabajo con el de locación de servicios. Según Arévalo (2016), este se encuentra vinculado con el deber que tiene el obrero de ponerse a disposición de su patrono, como también faculta al patrono de ejercer el poder de dirección en la organización de la prestación de las labores de acuerdo a las necesidades de la industria (p. 138)

**C. La remuneración:** consiste en la contraprestación que recibe el obrero por el servicio prestado a favor del patrono, según Castillo et al (2015), nos dice que la remuneración es el integro que el obrero percibe por la prestación de sus servicios, pudiendo ser este en especies o en dinero, siempre y cuando sea de su libre disposición.

Por otro lado debemos tener en cuenta lo establecido por Neves Mujica quien sostiene que la remuneración es esencial para la existencia del vínculo laboral siendo la debida y no la efectiva, dicho de otro modo si la configuración del vínculo fluye que el deudor de las labores tiene derecho a percibirla, aun cuando no la obtenga en los hechos se tomara por cumplida. (Como se citó en Castillo et al, 2015, p.11).

Según Balbín (2017), nos dice que la relación jurídica laboral empieza con la suscripción del contrato de trabajo, quien trae consigo una transferencia de carácter patrimonial amparado en la remuneración del obrero y la ganancia del trabajo de este, a favor del patrono (p. 11). Al amparo de dicha teoría la relación jurídica laboral nace al momento en que ambas partes suscriben el contrato de trabajo, desde ese momento ya comienza a existir derechos y obligaciones que vinculan a ambos sujetos de la relación laboral.

### **2.1.2. Teoría relacionista:**

Dicha teoría tiene sus orígenes en la doctrina germana, debido a sus constantes búsquedas de desligar la relación laboral del ámbito contractual, que en esas épocas estaba más apegada a lo Civil; mediante esta teoría se considera que la relación laboral nace desde que el obrero empieza a realizar sus labores a favor de su patrono.

En palabras del maestro Vallecilla (2018), nos dice que la importancia de esta posición la encontramos en que considera a las relaciones laborales como una situación objetiva y no necesariamente como un acuerdo de voluntades contractuales, como acontece en la teoría contractual; en consecuencia el trabajo humano por parte del obrero a favor del patrono, debe ser entendida como una relación laboral que dejó de ser un contrato laboral, para empezar a aplicarse un conjunto de principios y normas que tienen presente el valor económico y social del trabajo permitiendo una mejor protección a los derechos de los obreros por su condición de parte débil ante su patrono (p. 32).

Cabe resaltar que la legislación laboral vigente acoge ambas posiciones, para ser más exactos el TUO del Decreto Legislativo 728, Decreto Supremo N° 003-97-TR, en su artículo 4°, establece la presunción del contrato de trabajo a plazo indeterminado, y también prescribe la forma de la celebración del contrato individual de trabajo pudiendo este celebrarse de manera escrita o verbal, cuando se trata de un contrato a plazo indeterminado, y en caso de los contratos modales su celebración de manera escrita y con conocimiento a la entidad administrativa de trabajo; como se desprende de dicha concepción podemos advertir cuando se refiere a la celebración del contrato de trabajo modales, nos estamos amparando a la teoría contractualista y cuando nos referimos a los contratos a plazo indeterminado pudiendo celebrarse de manera verbal ampara la teoría relacionista, en conclusión nuestra legislación adopta una teoría mixta.

## **2.2. Teorías concernientes del derecho a la seguridad y salud en el trabajo:**

Los derechos de los trabajadores nacen desde el inicio del contrato laboral que suscriben con su patrono, tanto es así que la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH, 2017) señala como derechos ínfimos que siguen en desarrollo a aquellos derechos de índole laboral; estos van creciendo con el pasar de los años y acorde a las necesidades que se tienen para su regulación.

La doctrina, y autores como Mucha (2014), y Ferro (2019), han dividido a los derechos del trabajador en específicos e inespecíficos; entendiéndose los primeros como aquellos que son innatos por la condición de obreros, y a los segundos como aquellos derechos que son reconocidos a la persona por su condición de tal, y que pueden ser ejercidos en el ámbito laboral.

Al respecto Ferro (2019), divide los derechos específicos del trabajador en:

- a) Derecho a la remuneración, compuesto por el derecho a una principal remuneración, una remuneración anual, conceptos no remunerativos como gratificaciones extraordinarias, y demás derechos vinculados con este.
- b) Derecho a descansos remunerados y jornadas de trabajo, la misma que está compuesta por la jornada y horario de trabajo, al trabajo en sobretiempo, y otros derechos reconocidos por la legislación laboral.

El autor mexicano Sánchez (2017), establece todo un escenario de derechos, prescribiendo dentro del derecho a un trabajo decente, el derecho a condiciones higiénicas en su lugar de trabajo para prevenir enfermedades o accidentes, debiendo entender por este derecho el de salud y seguridad en el trabajo.

Así también refiere Gómez (2012), el trabajo como un deber social y derecho, requiriendo el respeto a la dignidad del trabajador y a las libertades, efectuándose en condiciones que aseguren la salud y la vida del trabajador. Aparece entonces la importancia de proteger y preservar la salud del trabajador de tal manera, que es un deber del patrono establecer y señalar las condiciones de sanidad y de seguridad para la realización del trabajo.

De todos los derechos descritos, es materia del presente trabajo de investigación el derecho a la salud y seguridad; pero sabemos que sus conceptos son bastante amplios, así lo señala Molinares y Pérez (2019), al desarrollar el derecho a la seguridad como aquel que trasciende la relación laboral del obrero y que debe de resguardarse sus derechos en su centro de labores, esto es un derecho humano.

Señala Jiménez (2014), citando a la Ley española 31/95, el derecho que tiene el obrero a la tutela de la salud y seguridad en el trabajo; y aplicando actividades dirigidas a prevenir riesgos. Así también SERVIR (2014) cataloga la salud y seguridad en el centro de labores como derecho fundamental que goza todo obrero, cuyo fin es la prevención de que se susciten enfermedades ocupacionales o accidentes de trabajo.

Para el desarrollo del presente trabajo se tiene las siguientes teorías:

### **2.2.1. Teoría tradicional.**

Siendo así, autores como Neffa (como se citó en Ministerio de Trabajo, empleo y seguridad social, 2014, p. 210) identifica dos teorías para el estudio y custodia de la salud y seguridad del trabajador: La primera es denominada tradicional, la cual está asociada a los aspectos objetivos que comprende el proceso de trabajo, tomando más relevancia los problemas de seguridad, higiene y medicina del trabajo como aspectos manifiestos de la situación laboral. Es de precisar que esta teoría formula las concepciones reparadoras o indemnizatorias de los daños producidos en relación al trabajo.

Como bien refiere Páramo y Bueno (2018) quienes citan a la Ley de Accidentes de Trabajo de España de 1900, como una que adoptaba totalmente el enfoque tradicional, recogiendo la responsabilidad del patrono por los accidentes ocurridos y fijando las indemnizaciones que este debía otorgar al obrero; así también permitía la posibilidad de adquirir un seguro respecto de las indemnizaciones. En Reino Unido, aparece en 1906 la *Workmen's Compensation Act*, que, de

forma similar a la Ley española, le brinda mucha importancia al pago de indemnizaciones y compensaciones, por lo que son leyes que acogen la teoría tradicional.

Aportando a esta teoría Blanklejder (2017), sostiene que, para la teoría tradicional se prioriza el concepto de seguridad e higiene en el centro de labores. La misma que manifiesta los peligros del medio ambiente físico y de seguridad, sin tomar en cuenta el grado en el que se desarrolla el obrero, ni los efectos que estos traen consigo. Bajo criterio de este autor, la teoría tradicional señala la salud del obrero como aspecto negativo del cual se espera que sea afectada ya sea de forma significativa o no.

Los autores Ortega et al., (2017), dividen los riesgos en el trabajo en tipos: químicos, físicos, psicosociales, ergonómicos y biológicos, estableciendo a los Elementos de Protección Personal (EPP) como los más idóneos para el control de riesgos en el trabajo; como lo afirma primordialmente la teoría tradicional, sin embargo, alude también que dichos elementos no tienen un impacto directo sobre la prevención de los riesgos de tipo sicosocial.

### **2.2.2. Teoría renovadora.**

De una posición equiparable a la teoría renovadora, son Gines y Luque (2015), quienes señalan la evolución del modelo francés en el entorno de la prevención de riesgos ocasionados por el trabajo, la misma que se encuentra en constantes cambios pasando de una legislación dirigida a la reparación de los riesgos combinada con una gran cantidad de normas técnicas (teoría tradicional) a pasar hacia la prevención de los infortunios laborales y la generación de una auténtica política de salud en la empresa; destacando que dicha legislación ha adoptado de reemplazar las ideas de seguridad e higiene por nociones más amplias como salud y seguridad en el trabajo; como lo señala la teoría renovadora. Así también mencionan la obligación principal del patrono de prevenir las contingencias

laborales y tutelar la salud y seguridad de los obreros ante infortunios relacionados con las labores.

Dichos autores refieren tres formas de organizar la prevención: a) Responsabilidad directa por parte del patrono, toda vez que la normativa Española faculta a aquellas empresas con pocos trabajadores, que sean los propios patronos quienes gestionen directamente la prevención; b) Designación de trabajadores; será el patrono quien designe al obrero u obreros que se ocuparan de la actividad preventiva en la empresa, debiendo estos tener la capacidad para desarrollar las funciones encomendadas; c) Creación de un servicio de prevención propio, es exigible la creación de un servicio de prevención, si la empresa tiene muchos trabajadores, o si la autoridad laboral al supervisar advierte que la actividad que realizan es riesgosa y necesita políticas de prevención (Gines & Luque, 2015).

Para reforzar lo acotado anteriormente tenemos a Romeral (2012), quien nos establece que el objetivo primordial de una política preventiva en la salud y seguridad del obrero, es que el patrono establezca unas condiciones de trabajo adecuadas, donde los obreros sean el principal valor de la organización, comenzar a tratarlo como un sujeto y no como un instrumento, convirtiéndose en objetivo empresarial, esta política debe ir premunido de ciertos principios como:

- Prevenir los peligros a los cuales están inmerso los obreros.
- Estimar los riesgos que sean potenciales de daño al obrero.
- Erradicar en la medida de lo posible los riesgos a los que están expuesto los obreros.
- El trabajo debe acomodarse a las condiciones de los obreros.

Todos estos principios coadyuvaran a la prevención de las contingencias laborales (p. 1329).

Con la llegada de esta teoría se brinda más importancia a la figura de Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo, la cual es definida por el

autor Capón (1999), como aquellas características que coadyuvan al buen desarrollo de las labores por parte de los obreros, mediante la protección a sus derechos fundamentales y también los inherentes por su condición de tal.

Para la autora Nicolaci (2008), el respeto de las condiciones y medio ambiente del trabajo va de la mano con el respeto de la condición humana del trabajador por parte de la empresa, de tal forma que al garantizar dicho respeto será posible atender a todos los aspectos inherentes a la producción y productividad de la empresa.

Por otro lado, Ortega et al. (2017), reconoce que dicha teoría concede importancia a los aspectos subjetivos del empleo y del medio ambiente sin dejar de lado a los aspectos objetivos del proceso. Es en razón de esta teoría que se desprenden dos grandes dimensiones que eran ignoradas por la teoría tradicional, las condiciones de trabajo y el medio ambiente de trabajo.

Como bien refiere el autor, las mejoras económicas no pueden reparar la salud de los obreros; por tal razón la teoría renovadora centra su importancia en mejorar el medio ambiente donde labora y las circunstancias que lo rodean. Por eso aquellos conceptos reparadores e indemnizatorios pierden fuerza; y en su defecto, las acciones preventivas y la cultura de prevención cobran más importancia. Concluyendo que los riesgos en el trabajo son producto de las pésimas condiciones en que el trabajo se desarrolle. Es así que las figuras de deterioro de la salud y trabajo, ya no se consideran dimensiones inseparables; sino que, se establece el trabajo como fuente de salud, de tal forma que se encuentran muy vinculados (Ortega et al., 2017).

Ambas teorías optan por distintas concepciones; el autor refiere que, respecto de las medidas de prevención, la teoría tradicional opta por el empleo debido de aquellos equipos de protección personal (EPP) llámese cascos, guantes, máscaras, botas, entre otros. También

menciona que la contratación de seguros no es una práctica de control de riesgo sino de transferencia de este. Por otro lado, la teoría renovadora se inclina por un orden que deben obedecer las medidas de prevención como son: reemplazo para disminuir el peligro, radicación del peligro, controles de ingeniería, controles administrativos, cambio del diseño de trabajo, formación para trabajar con el riesgo y el control permanente de las tareas peligrosas.

Nuestra legislación no es ajena al cambio, tal es así que promulgó la Ley N° 29783 – LSST, y su reglamento DS N° 005-2012-TR, con la idea de integrarse a la teoría renovadora postulando por una política de salud y seguridad en el trabajo; estableciendo en su finalidad primordial las medidas pertinentes a fin de evitar las contingencias laborales y asumiendo como principio importante: El deber de prevención de parte del patrono.

### **2.3. Teorías concernientes a la responsabilidad por accidente de trabajo:**

Ahora respecto al accidente de trabajo, según (Monerri, 2017, Noticias Jurídicas) establece diferentes etapas de evolución por las que atravesó el accidente de trabajo en los Estados Europeos y el mundo;

**Primera Etapa (1880 - 1900)**, siendo la revolución industrial la causante del infortunio sufridos por los trabajadores, debido al uso intensificado de la maquinaria, asumiendo los gastos derivados de estos por los trabajadores y no el patrono, dicho acontecimiento trajo consigo la teoría de la responsabilidad del patrono, que solo se ajustaba a la teoría de la responsabilidad civil por culpa.

**Segunda Etapa (1900 - 1920)**, marcando un hito en la historia, se crea el seguro obligatorio de responsabilidad individual asumido por el patrono, conjuntamente se constituye la responsabilidad objetiva y la indemnización obligatoria a favor del trabajador afectado, empiezan muchos países a adquirir dicho criterio los cuales son; Holanda 1921, Portugal 1919 y Bélgica 1903, y es propicio resaltar que Alemania contaba con un seguro de accidente de trabajo desde 1884.

**Tercera Etapa (1920 - 1950)**, surge una nueva teoría, la cual ante contingencia de índole laboral, los gastos son asumidos por el patrono, no por ser culpable del daño, si no debido a que se le considera causante originario del riesgo, la teoría lleva el nombre de teoría del riesgo profesional; en cuanto a la responsabilidad colectiva frente al riesgo, tiene un sustancial crecimiento dejando atrás a la teoría de la responsabilidad por culpa, por la responsabilidad objetiva del patrono, trayendo consigo la protección del accidente *in itinere* y enfermedades profesionales; los sistemas de cobertura de los países cambian estableciendo los seguros sociales de accidentes y seguros profesionales, estos son: Francia 1946, Costa Rica 1928, Chile 1925, Luxemburgo 1925, Dinamarca 1920, EE.UU. 1919, Islandia 1917, Suecia 1916, Noruega 1915.

**Cuarta Etapa (1950 – Hasta la actualidad)**, aparecen nuevos criterios en el ámbito de las contingencias laborales, uno de ellos es la creación de directrices orientadas a salvaguardar la salud y seguridad del obrero, teniendo como objetivo la prevención de infortunios a consecuencia de las labores que realizan los obreros, es muy importante remarcar cada etapa por la que paso el accidente laboral; trayendo consigo diversas teorías, hasta llegar a la actual concepción.

Por otro lado, como sabemos en el Perú, el Código Civil se aplica supletoriamente a la legislación laboral. Al hablar de accidente de trabajo, nos damos cuenta que existen diversas teorías sobre la responsabilidad civil del patrono por accidente laboral, las cuales han sido desarrolladas por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia (Casación Laboral N° 4258-2016, 2016), las mismas que pasamos a detallar:

### **2.3.1. Teoría de la culpa:**

Basado en la responsabilidad aquilina, para que el trabajador goce de indemnización lo primero que tendrá que hacer es demostrar la responsabilidad del empleador, debiendo comprobar, por ejemplo, la falta de implementación de medidas preventivas de accidentes o acciones que contrarias a estas, faciliten el acontecimiento de contingencias como puede darse en el supuesto de no contar con implementos de seguridad adecuados.

Por otro lado, debemos tener en cuenta lo mencionado por Jara (2007), quien establece que la teoría de la responsabilidad por culpa en las contingencias laborales se fundamenta en las omisiones de las que incurre el patrono, en el cumplimiento de sus obligaciones establecidas por ley y también por la propia naturaleza de las actividades que realiza (p. 9).

Bajo la óptica de dicha teoría para que un obrero pueda gozar de una indemnización por el perjuicio ocasionado a consecuencia del accidente de trabajo, tendría que probar que su patrono ha tenido la culpa en la producción de dicho infortunio laboral; generando así una suerte de indefensión para el trabajador, esto amparado en que en la relación laboral la parte débil es el obrero y que muchas veces no cuenta con los medios económicos suficientes para afrontar un proceso judicial, he aquí encontrando otra desventaja para el obrero, siendo que los plazos de los procesos judiciales duran más de lo establecido en nuestro ordenamiento jurídico, conllevando un gasto de dinero, tiempo, y que muchas veces no se logra obtener un resultado favorable para el trabajador.

Debido a eso como acota el autor antes citado, la concepción de esta teoría cerraba la oportunidad al obrero de poder gozar de una indemnización por parte de su patrono, no cumpliendo el derecho laboral su finalidad tuitiva, era más fácil que el patrono se libere de pagar la indemnización alegando que los hechos que ocasionaron el

daño se habían producido por culpa del obrero, alegando la existencia de una:

- **Negligencia contributiva:** demostrando que el obrero es el causante directo del daño al contribuir con sus acciones u omisiones a estas.
- **Negligencia de terceros:** demostraba que el causante originario del acontecimiento dañino era un tercero ajeno al obrero y al empleador, pudiendo ser un miembro de la empresa o un extraño.
- **El riesgo aceptado:** los patronos manifestaban que el obrero al aceptar prestar sus servicios a favor de estos, aceptaba también los riesgos que traía consigo la labor que desempeñaban.

En conclusión, dicha teoría no solucionaba la controversia suscitada, ni se lograba una indemnización justa y equitativa a favor del trabajador, porque la mayoría de los accidentes laborales traían consigo la muerte del trabajador en la cual desaparecían las pruebas que achacarían la responsabilidad al patrono.

### **2.3.2. Teoría de la responsabilidad contractual:**

Es importante remarcar que la teoría de la responsabilidad contractual tuvo su nacimiento en Francia por Sauzat y en Bélgica por Saintelette a fines del siglo XII, que protegía la salud y seguridad de los obreros, responsabilizando a los patronos por las contingencias ocurridas, debido a que existía una vinculación jurídica laboral, que obligaba protección al obrero.

Según esta teoría existe una presunción de responsabilidad por parte del patrón que nace con el contrato laboral, es así entonces que ante cualquier accidente que sufra el obrero le será achacable al empresario patrón de este. De tal forma que el obrero solo debe demostrar la relación contractual y el perjuicio provocado, siendo el

patrón quien tendrá que comprobar su carencia de responsabilidad por la contingencia ocurrida.

Es oportuno seguir en esta línea a Jara (2007), ya que, nos manifiesta que el patrono es considerado el principal obligado a preservar la salud y seguridad del obrero, en el desarrollo de las labores que desempeña a su favor. En consecuencia el obrero víctima del infortunio laboral no tendrá la necesidad de probar la concurrencia de la culpa por parte del patrono, solamente le correspondería acreditar la existencia del contrato y el daño. (p. 12).

Mediante esta teoría se considera, que si las máquinas y los materiales que son utilizados por el obrero en el desempeño de sus funciones proporcionadas por su patrono, se encuentran defectuosas y como consecuencia originan un infortunio laboral causándole un daño al obrero, se deber tener presente que dicho acontecimiento sucedió a consecuencia de la omisión de los deberes del patrono plasmados en el contrato laboral, y será el patrono el que asumirá la responsabilidad en estos casos; pero muchas veces el patrono para eximirse de asumir la responsabilidad como lo menciona el autor antes citado demuestra que este infortunio aconteció como consecuencia de la culpa del trabajador o por fuerza mayor o caso fortuito; teniéndose presente que es el obrero víctima, el encargado de probar lo siguiente:

- La existencia del contrato de trabajo.
- Omisión del cumplimiento de los deberes por parte del patrono establecidas en el contrato o por Ley.
- Que a consecuencia de la relación laboral se ha producido el daño al obrero.

Por otro lado teniendo una posición contraria a dicha teoría es Planiol (como se citó en Jara, 2007, p. 14), al establecer que:

La obligación de preservar la salud y seguridad del obrero no deriva de un contrato de trabajo, puede tener un origen convencional, porque es

la norma quien lo crea, siendo que cuando una obligación es legal no se convierte en contractual por el simple y mediano hecho que el obrero y patrono lo expresen en su acuerdo.

Somos de la opinión contraria a lo manifestado por Planiol, ya que al momento de suscribir el contrato de trabajo, ambas partes como son el obrero por una y el patrono por la otra, se obligan a cumplir ciertas obligaciones como también nacen ciertos derechos, como se hicieron mención en el presente trabajo en el apartado primero, siendo una de ellas de proteger al trabajador y si en tal caso no lo cumple, el patrono sería justo que indemnizase al obrero por el daño sufrido a causa de no actuar bajo su deber de prevención.

### **2.3.3. Teoría del caso fortuito:**

Esta teoría sostiene que el patrón responde por aquellos siniestros que sufra el obrero, en razón a que le son achacables a la empresa, teniendo su fundamento, en que es justo que quien consigue un beneficio de otra persona asuma los riesgos ante los cuales se encuentra expuesto, de tal manera, el patrono deberá asumir las consecuencias que se deriven del caso fortuito en materia de trabajo, en consecuencia será el patrono el responsable por los infortunios laborales ocurridos dentro del centro de labores sin importar las razones que ocasionaron esto.

Según Andara (2018), nos manifiesta que al amparo de dicha teoría será el patrono el responsable del acontecimiento ocurrido al obrero mientras se encuentre dentro del centro de trabajo, sin dar mayor trascendencia a los motivos que originen este. (p. 133).

En conclusión mediante dicha teoría responderá el patrono por el acontecimiento dañino que sufra el trabajador en el centro de labores, bajo el fundamento de que el patrono es el beneficiario de la producción prestada por el obrero.

#### **2.3.4. Teoría de la responsabilidad objetiva:**

Debemos mencionar que la utilización excesiva de máquinas industriales, trajo consigo un elevado índice de peligrosidad para el obrero, es ahí que Joserand y Savatier, crearon dicha teoría con el único fin de preservar sus derechos del obrero evitando la impunidad y la injusticia.

Parte mayoritaria de la doctrina define a la teoría de la responsabilidad objetiva como aquella que se deriva del nexo de causalidad material entre el acontecimiento que produjo el daño y la consecuencia como resultado de tal actividad.

Según Andara (2018), nos dice que la teoría de la responsabilidad objetiva funciona como una conexión entre origen y resultado del riesgo que genera el desempeño de las labores y el objeto generador por tal actividad, independientemente de que haya existido o no culpa, negligencia, o impericia por parte del patrono. (p.132).

Para dicha teoría el trabajo es considerado como una actividad riesgosa, y como tal, aquellos perjuicios en los que se ve perjudicado el obrero, así sean de naturaleza fortuita, deberán ser cubiertos por el patrón. Se desecha la idea de la culpa del patrón, y se imparte que el solo hecho de ser dueño del centro de labores donde ejerce el obrero es suficiente para tener que cubrir dichos perjuicios.

En conclusión, debe ser el patrono el que asuma las consecuencias del infortunio laboral basado en que, si un objeto causa un daño a otro, este debe ser reparado por el propietario, asistiéndolo con una indemnización de acuerdo a ley.

#### **2.3.5. Teoría del riesgo profesional:**

Es importante mencionar que esta teoría nace al considerar que tanto la teoría contractual, y la teoría de la culpa son muy desventajosas para el trabajador, ya que únicamente se justifican en la reparación del daño que sufre el obrero a consecuencia de falta imputable al empleador.

Esta teoría sostiene que el trabajo supone una actividad riesgosa, y que, en razón de ello, la responsabilidad que nace de cualquier contingencia ocurrida al trabajador por el accionar o con ocasión del empleo, será asumida por el patrón.

Es importante mencionar a Jara (2007), quien nos dice que, dicha teoría deja de lado la culpa para fundamentar la responsabilidad del empleador por los acontecimientos sobrevinientes a los obreros en la empresa, derivando la responsabilidad de la propia existencia de la empresa. (p. 16).

Para esta teoría es muy importante desarrollar el concepto de empresa, según la RAE (2014), define como una organización que tiene como fin desarrollar actividades económicas e industriales.

De dicha concepción la teoría del riesgo profesional establece si la empresa moderna no redobla las precauciones y multiplica los peligros, sería justo que sea ella quien responda ante las contingencias acaecidas al obrero, por dos razones fundamentales;

- Es la principal creadora del riesgo; ya que el acontecimiento se suscita en el cumplimiento de sus labores.
- La empresa es la beneficiaria directa; siendo la empresa la beneficiaria directa de la producción de los obreros.

Bajo las premisas de dicha teoría lo más justo sería que sea la empresa la que asuma las consecuencias de los siniestros sufridos por el obrero, debido a que, esta es la beneficiaria directa de la producción de bienes y servicios.

Ya que, como dice Cabanellas en su libro de derechos de los riesgos del trabajo (como se citó en Jara, 2007, p. 17) nos dice que cuando nos referimos al riesgo profesional este se constituye por la exposición permanente al peligro, debido a la ocasión de las actividades que presta el obrero en su centro de labores en beneficio del patrono.

En conclusión, podemos advertir que dicha teoría se acoge al criterio de que, debe ser la empresa y/o empleador quien asuma las consecuencias de las contingencias laborales, siendo esta la beneficiaria directa con la labor que realiza el obrero, y la principal creadora del riesgo.

### **2.3.6. Teoría del riesgo social:**

Esta teoría sostiene que es la colectividad la responsable de cualquier contingencia ocurrida al obrero, y que es esta misma quien deberá garantizar su indemnización, restándole cualquier tipo de responsabilidad al patrón.

En concordancia con la doctrina se puede manifestar que el acontecimiento laboral dañino es un problema universal que involucra a todo el conglomerado de empresas, trabajadores y sociedad en general.

Siguiendo a García (como se citó en Jara, 2007, p. 14), nos dice que:

Es de la opinión que dicha teoría debería llamarse riesgo social colectivo, porque debe ser el mundo industrial y la sociedad los que asuman las consecuencias de los accidentes laborales.

Por otro lado, debemos mencionar que según Jara (2007), nos establece que dicha teoría humaniza a la industria creando un sistema de solidaridad que trae como consecuencia la obtención y creación de un seguro social obligatorio contra todos los daños ocasionados a consecuencia de los infortunios laborales.

Por su lado la OIT, recomienda incluir a las contingencias laborales dentro de los seguros sociales, para que de esa manera exista mayor protección a los trabajadores.

En conclusión, al amparo de dicha teoría son responsables de las contingencias laborales los obreros, industrias, y la población en general, por los cuales es viable la creación o adopción de seguros sociales para mayor protección del obrero y sus derechohabientes.

Como se sabe son diferentes teorías de responsabilidad del accidente de trabajo planteadas y desarrolladas por la Corte Suprema, la cual funda su decisión, que la responsabilidad del patrono frente al accidente laboral; por inobservancia de sus deberes en el Perú obedece a la teoría de la responsabilidad contractual en caso de accidente de trabajo; puesto que al momento de la suscripción del contrato trae consigo obligaciones por parte del patrono, cancelar una remuneración a favor del obrero y por parte de este, a prestar sus servicios bajo órdenes de su patrono, no siendo las únicas obligaciones que se originasen, si no también hay otras como el deber de velar por la protección de sus derechos que tiene el patrono en favor de los obreros.

En la misma línea tenemos a Romero (2014), quien establece que, en el Perú, en cuanto a las contingencias laborales rige la teoría de la responsabilidad contractual debido a que esta se inicia con la suscripción del contrato de trabajo en donde el obrero se obliga a realizar labores y el patrón se obliga a remunerar dichas labores y cumplir con los aspectos de seguridad y prevenir aquellos riesgos que se desencadenen por cumplir dichas labores.

#### **2.4. Elementos de la responsabilidad por accidente de trabajo:**

Para ser pasible de una indemnización, por los daños sufridos a consecuencia de las contingencias laborales se deben presentar los siguientes elementos de la responsabilidad por accidentes laborales:

##### **2.4.1. La antijuricidad:**

Según Acuña (2017), en su trabajo de investigación nos manifiesta que cuando nos referimos a la antijuricidad como un elemento de la responsabilidad patronal en caso de accidentes de trabajo, tenemos que tomar como punto de partida lo establecido por la doctrina civil, considerando a la antijuricidad como la conducta contraria al ordenamiento jurídico, en ese sentido afecta los principios que fundamentan el sistema jurídico.

Según Taboada (2018), respecto a la antijuricidad señala que en lo concerniente a la responsabilidad civil no se toma en cuenta la tipicidad como criterio de conductas que puedan ser causantes de daños y traer

consigo obligaciones de reparar mediante una indemnización, sino que dichas conductas pueden ser típicas, cuando se encuentran establecidas en la norma y atípicas cuando no están reguladas en esta, pero su vulneración contraviene el ordenamiento jurídico (p 32). Sin embargo este concepto no se tiene en cuenta en la antijuricidad genérica, sino solo en la responsabilidad extracontractual, ya que en la responsabilidad contractual solo se valora lo establecido en la norma más no lo que no está establecido, que resulta del incumplimiento.

Podemos acotar que en la responsabilidad contractual serán los comportamientos típicos los que siempre den cabida a una indemnización, ya que nuestro ordenamiento sustantivo en su artículo 1321° regula expresamente la antijuricidad típica contractual, quedando presto a una reparación por los perjuicios y daños irrogados quien no realice sus deberes ya sea por culpa inexcusable, culpa leve, o dolo, por otro lado la antijuricidad atípica y típica en sentido material y amplio, se encuentra en los artículos 1970° y 1969° de nuestra norma sustantiva, haciéndose en ambos referencia a la producción del daño, sin especificar el comportamiento que podría ocasionar el daño, en palabras del maestro Taboada (2018), cualquier conducta originaria de un daño, con tal que sea ilícita da lugar a una indemnización.

En conclusión, podemos acotar que en el aspecto contractual al encontrarse predeterminadas o tipificadas las conductas contrarias a las normas, como es el caso de las obligaciones del patrono para con el obrero, resulta evidente que las obligaciones a indemnizar nacerán cuando se origine daños al obrero como consecuencia de la omisión ya sea total o parcial las obligaciones por parte del patrono.

#### **2.4.2. El daño:**

Considerado por la doctrina el segundo elemento primordial en la responsabilidad civil extracontractual y contractual, entendida que, de no concurrir este, no habría que indemnizar, por lo tanto no existiendo responsabilidad alguna.

Según Taboada (2018), el daño constituye toda lesión o menoscabo a los intereses de los individuos jurídicamente protegidos, sean estos patrimoniales o extrapatrimoniales que se encuentra tutelados por el derecho (p. 34). De dicha concepción podemos decir que el daño constituye el menoscabo a sus derechos subjetivos del ser humano, afectándole en su desarrollo día a día.

La jurisprudencia señala que el fundamento de la responsabilidad civil está enmarcada a la indemnización de los daños que sufre la persona a consecuencia de las relaciones en la sociedad (Casación N° 411-2014, 2015).

Debiéndose entender que estos daños causan un perjuicio al ser humano, ya sea patrimonial o extrapatrimonial. En cuanto al daño en el campo del derecho laboral tenemos a Acuña (2017), que lo considera como el menoscabo que soporta el trabajador en su ámbito jurídico patrimonial o extrapatrimonial a consecuencia del accidente laboral; produciéndose el daño cuando existe una lesión a sus intereses particulares, ya sea este jurídico o simple, sin embargo, para que sea reprochable debe ser ilegal.

Por unanimidad, la doctrina clasifica al daño en dos categorías patrimonial y extrapatrimonial.

**2.4.2.1. Daño patrimonial:** para el maestro León (2016), nos dice que nuestro ordenamiento jurídico en cuanto a los daños a optado por el modelo francés, distinguiendo dos tipos de daños los daños materiales y morales, los primeros entendidos como daños patrimoniales que son aquellos que afectan a los ingresos, a la propiedad, y las proyecciones económicas verosímiles o probables del sujeto. (p. 59).

**a. Daño emergente:** es la pérdida del patrimonio a consecuencia del daño sufrido, según León (2016), constituye la pérdida financiera o monetaria o el deterioro de los bienes que son de la persona afectada. (p. 59).

De dicha concepción podríamos entenderlo en el ámbito laboral como la pérdida del patrimonio del obrero a consecuencia del infortunio laboral.

- b. Lucro cesante:** considerado como la ganancia dejado de percibir a consecuencia del infortunio laboral.

Por otro lado, León (2016), lo define como la pérdida de un beneficio a futuro que en el desarrollo de la vida normal el afectado lo hubiera adquirido.

#### **2.4.2.2. Daño extrapatrimonial:**

Existen diversas posturas en la doctrina, por un lado están los que consideran que solo existe daño a la persona y por el otro lado encontramos a los que consideran que existe tanto el daño moral como a la persona, tomándose en cuenta la segunda posición.

- a. Daño moral:** según Taboada (2018), constituye un menoscabo a su esfera interna del afectado que a consecuencia del daño sufrido le produce un gran dolor o aflicción (p. 64).

También es oportuno tener en cuenta que de acuerdo a la doctrina no basta cualquier dolor para poder ser indemnizado, sino que este tendrá que ser considerado un sentimiento socialmente legítimo y digno.

- b. Daño a la persona:** la doctrina se encuentra dividida en dos posturas, la primera considera como una lesión a la integridad psicológica y física de la víctima, la segunda considera la frustración del proyecto de vida, para el maestro Taboada (2018), nos manifiesta que constituye en la lesión a la integridad física, psicológica y al proyecto de vida, los cuales deberán ser acreditados.

En cuando a nuestro ordenamiento jurídico vigente respecto a la responsabilidad extracontractual prescribe en el artículo 1985° los criterios de reparación de los daños, distintos a los de la responsabilidad contractual que consagra la

indemnización únicamente de los daños que son directos según lo prescrito por el artículo 1321°.

#### **2.4.3. El nexa causal:**

El nexa causal o también llamado por algunos doctrinarios la relación causal, constituye requisito en la responsabilidad civil, debido a la existencia del vínculo jurídico causa – efecto, entre la conducta y el daño ocasionado.

En nuestro ordenamiento jurídico vigente podemos encontrar una diferencia en la relación causal de la responsabilidad extracontractual y contractual, la primera lo encontramos prescrito en el artículo 1985° la teoría de la causa adecuada y en cuanto a la segunda la encontramos regulado en el artículo 1321° la teoría de la causa inmediata y directa, en palabras del maestro Taboada (2018), nos dice que en cuanto a la relación causal en ambos tipos de responsabilidad existe las figuras de la fractura causal y la concausa que se presentan cuando dos acontecimientos o conductas causan un daño o cuando existe un conflicto entre ellas, de las cuales es solo una la que produce el daño, haciendo con esto imposible que la otra la llegara a producir, valga recalcar que la conducta productora del daño se le atribuye el nombre de fractura causal; debemos también considerar que en el ámbito extracontractual a las fracturas causales: la fuerza mayor, el caso fortuito, el hecho de un tercero y de la víctima. (p. 36)

En cuanto al nexa causal en la responsabilidad patronal nos dice Acuña (2017), que es el vínculo que existe entre la conducta que se reprocha y el resultado dañoso, que afecta al obrero, por causas atribuibles al patrono, pudiendo ser jurídica o natural.

#### **2.4.4. Factor de atribución:**

En cuanto al factor de atribución, según Taboada (2018), hace alusión que en materia de responsabilidad contractual es la culpa, clasificándose en la culpa grave, la culpa leve o inexcusable y el dolo, mientras que en la responsabilidad extracontractual tenemos a la culpa y el riesgo creado (p. 36).

Es oportuno mencionar que nuestro ordenamiento jurídico vigente regula dos sistemas, por un lado el sistema subjetivo consagrado el artículo 1969°, y por el otro sistema objetivo regulado en el artículo 1970°, el cual se basa en el fundamento del riesgo como factor de atribución distinto, pero coexiste con el factor subjetivo de la culpa, radicando una diferencia entre estos sistemas, el primero entendido que el autor de la conducta que ocasiono el daño debe responder únicamente si ha actuado con dolo o culpa.

Por otro lado, el segundo se debe probarse que la conducta que trajo como consecuencia el daño es riesgosa, no existiendo la necesidad de acreditar ninguna culpabilidad.

#### **2.4.4.1. Dolo:**

Nuestra norma sustantiva prescribe en su artículo 1318°, que actúa con dolo quien intencionalmente no ejecuta un deber, el dolo no está referida a la intención del patrono, sino al conocimiento de la obligación que este incumple.

#### **2.4.4.2. Culpa leve y culpa inexcusable:**

Cuando nos referimos a la culpa en nuestro ordenamiento jurídico tenemos que tener presente la culpa leve y la culpa inexcusable, entendida la primera por la omisión de aquella diligencia ordinaria por parte del patrono exigido por la naturaleza de la obligación, y en cuanto a la segunda entendida por la grave negligencia del patrono de no ejecutar la obligación que le corresponde por la naturaleza de esta.

### **2.5. Teorías del accidente *in itinere*.**

La regulación del accidente *in itinere* en las legislaciones extranjeras se debe, a que dichos países toman como base a la teoría del riesgo profesional para el desarrollo de las contingencias laborales, por su parte Rojas (2019), señala que la regulación del accidente *in itinere* se debe al riesgo profesional tomando en cuenta el criterio de la ocasión, toda vez que es la tarea de cumplir con las labores, la que determina el peligro del obrero de ser pasible de dichas contingencias. Históricamente los ordenamientos europeos buscaban determinar una conexión causa-efecto entre las labores

desarrolladas y las contingencias suscitadas en los centros de labores, pero fue reemplazada por la relación ocasión del trabajo y la contingencia.

El mismo autor menciona que el Perú acoge, mediante la norma del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, dentro de su definición de accidente de trabajo como evento ocurrido en ocasión de trabajo, pero que en total contrariedad a la teoría del riesgo profesional, excluye al accidente *in itinere*; siendo que esta contingencia está dentro de la definición de la doctrina de accidente de trabajo por su relación con la ocasión.

Siguiendo la misma óptica, Carnelutti (citado por Ludovico, 2017, p. 2), quien deja entrever su orientación a la teoría del riesgo profesional para conceptualizar el accidente de trabajo, señala que:

Toda aquella contingencia gozaría de ser laboral siempre que sea originado por un peligro creado por la realización de labores, naciendo aquí la ocasión de trabajo.

A lo largo de la historia en la jurisprudencia italiana Carnelutti deja entre ver que existió dos criterios bien marcados en cuanto hablamos de regulación y aplicación del accidente *in itinere*, siendo estos: primero el criterio antiguo, basado en la configuración de este tipo de contingencias como aquel sufrido en el recorrido; y por otro lado en el criterio moderno, estableciendo diferencia entre la contingencia ordinaria y aquella en el trayecto, evaluando la ocasión del trabajo, esto debido a que como señala Ludovico (2017), se presenta un nuevo problema al incorporar el accidente suscitado en el recorrido del centro de labores a su residencia o al revés, debiendo realizarse una definición exacta sobre este tipo de incidente, de tal forma que se pueda evitar que aquellos sucesos de común origen sean considerados contingencias laborales y accedan a aquellos beneficios que por ley les corresponde únicamente a este tipo de contingencias (p. 2).

En ese mismo sentido Poquet (2017), quien se inclina por la teoría del riesgo profesional, señala la importancia de tener en cuenta el criterio de la ocasión del trabajo, así también establece que es importante la existencia de una presunción netamente laboral para considerar como contingencia laboral los

que sufriese el obrero de camino al trabajo o a su domicilio, siendo responsabilidad del patrono, porque estos se originan con ocasión del trabajo. (p. 4).

Bajo la consigna de la teoría del riesgo profesional, Serna (2014) señala, que los accidentes *in itinere*, se han construido exclusivamente por la doctrina jurisprudencial Española, y que estos tienen su base en la exposición al peligro, a la que están sometidos los obreros al trasladarse de su residencia a su centro de labores, con la finalidad de poder prestar sus servicios conforme lo pactado, debiendo tenerse presente los parámetros configurados y señalados por las decisiones del Tribunal Español, para la configuración de este tipo de contingencias, a modo de crítica refiere el autor que existe una escasa sensibilización en el tema de prevención de estas contingencias, debiendo las empresas contar con áreas de actuación referidas a la prevención, con políticas sobre acceso a los centros de trabajo, sobre el transporte que utilicen los obreros, horario más dócil, etcétera (p. 4).

Como ha de ser visto, son numerosos los autores quienes se acogen a la teoría del riesgo profesional tomando en cuenta el criterio de la ocasión del trabajo. De igual forma Miñarro (2014), comparte dicha teoría, al señalar que el Tribunal Supremo Español ha incorporado criterios adaptables, como es en el caso, que el obrero para cumplir con sus labores tenga que movilizarse a otro lugar donde reside fuera de su domicilio familiar, pero que cuando las obligaciones laborales lo permitan, el obrero se encaminase a su domicilio familiar y sufriese alguna contingencia de camino, llegando el Tribunal a reconocer un elemento intencional conocido como *animus manendi* por parte del obrero de querer continuar residiendo en ese lugar, demostrando la existencia del accidente *in itinere* y la responsabilidad del patrono. (pp. 93-94).

Siguiendo la misma lógica, Vicente (2014), señala que todo trabajo supone riesgos, estos muchas veces superan a las medidas de seguridad adoptadas por el patrono; debiendo este asumir con todos los gatos que se generan a consecuencia del incidente laboral, pero no solo el producido en forma directa de la ejecución del trabajo y consecuencia de este, sino también el

acaecido en la ocasión del trabajo, de tal manera que la contingencia en el recorrido estaría tutelado, ya que, al obrero la única voluntad que tiene al trasladarse es ir a prestar sus servicios a favor de su patrono de acuerdo a lo estipulado; dicha regulación trae consigo mayor protección para el obrero, como también para sus derechohabientes (p. 140).

En muchos países, el accidente *in itinere* es considerado un infortunio de índole laboral, ya que, el único fin que mueve al obrero, es poder asistir a su centro de labores, (la ocasión del trabajo), amparándose en la teoría del riesgo profesional en la cual los patronos deberán contestar por ser ellos quienes motivan la existencia del peligro, por lo tanto estaría en consonancia con su deber de prevención del patrono que este, respondiese por las contingencias *in itinere* que sufre el obrero, amparado en el derecho que tiene todo trabajador a la salud y seguridad en el trabajo.

De la lectura de las diversas teorías y los autores que las defienden, podemos sostener que bajo el enfoque renovador que recoge nuestra Ley N° 29783, la misma que señala la importancia de la prevención y la constitución del deber de prevención del patrono, en conjunto con la teoría del riesgo profesional, que debería ser acogida para las contingencias en el trayecto, es que se hace necesario la regulación de la contingencia en el trayecto, del domicilio al lugar de prestación de servicios o al revés en nuestro ordenamiento.

Así también debemos agregar, que respecto a la exposición de motivos de la Ley N° 29783, al señalar que ha tomado especial atención en los diversos instrumentos internacionales sobre todo en la Decisión N° 584 de la CAN, y el Convenio 121 de la OIT (1964), aclarando que nuestro país no ratificó el convenio 121 y no adopta la decisión 584° de la CAN, pero en la exposición de motivos hace mención que toman como base a los preceptos normativos internacionales antes mencionados y por tal razón creemos que no es congruente que nuestro país en la exposición de motivos se adhiera a dichas normas que reconocen al accidente *in itinere* como una contingencia de índole laboral, pero no regulen como tal, en nuestro ordenamiento jurídico vigente.

### **2.5.1. Posiciones en contra de la regulación del accidente *in itinere* como accidente laboral.**

Siendo propicio mencionar que al respecto, otros autores propugnan por una posición de no regulación del accidente *in itinere* como una contingencia laboral, como Kahale (2007), quien respecto de la legislación española, sugiere que se deslaboralice, de tal manera que no sea considerado como un accidente laboral y pase a ser amparado por el ámbito de las competencias comunes, por los motivos fundados de que el accidente *in itinere* no posee ninguna relación con las condiciones de trabajo, por lo tanto, el patrono no puede hacerse responsable de dichas contingencias, consecuentemente escapan de su esfera de prevención(p.156).

Así también, Sempere (como se citó en Kahale, 2007, p. 76) nos dice que:

Es un avance muy importante la protección y amparo del accidente *in itinere*, pero no tiene sentido, ni fundamento que sea considerado como un infortunio laboral, debido a que no existe un relación con las labores que desempeña el obrero y no sería justo cargarle al patrono dicha responsabilidad.

Como se desprende en nuestra legislación rige la teoría de la responsabilidad contractual, solamente abarcando a aquel accidente sufrido dentro del centro de labores y con ocasión del trabajo, mas no regula el accidente *in itinere*;

## CAPITULO III.

### CRITERIOS JURISPRUDENCIALES INTERNACIONALES SOBRE EL ACCIDENTE *IN ITINERE*.

**3.1. Criterios jurisprudenciales europeos:** se analizarán las jurisprudencias emitidas por los Tribunales Supremos Españoles.

**3.1.1. Criterios jurisprudenciales españoles:**

En lo concerniente a los criterios jurisprudenciales españoles, se analizará un compendio de fallos de mayor trascendencia emitidos por los Tribunales Supremos.

Es importante remarcar que el accidente en el trayecto en España, es considerado como una contingencia de índole laboral, encontrándose regulado en el artículo 156º, que prescribe “tendrán las consideraciones de contingencia laboral: a) los que sufra el obrero al dirigirse o retornar del lugar de labores” (Real Decreto Legislativo 8/2015).

Por otro lado no debemos de perder de vista que fue la jurisprudencia del Tribunal Supremo que reguló por primera vez la contingencia en el trayecto como una contingencia de índole laboral, siendo la Sentencia del TS, del 01 de julio de 1954, como la primera a nivel mundial que denominó a la contingencia en el trayecto, como una de carácter laboral, fundamentando que el desplazamiento constituye un acto necesario para el cumplimiento de la prestación de servicios por parte del obrero, por lo que sin la obligación de prestar las labores, no cabría el desplazamiento, y sin desplazamiento no habría contingencia, resultando justo que sea el patrono el que se responsabilice de los daños ocasionados al obrero, al considerarse el causante directo del riesgo y el beneficiario de la producción del obrero. (Sentencia N°1840-1954,1954).

Con el paso del tiempo la jurisprudencia ha ido desarrollando más a fondo esta figura jurídica es así, que con la Sentencia 595/2001 y la sentencia

1069/2004, el TS de Justicia de Madrid, estableció como requisitos para la configuración de esta contingencia como índole laboral lo siguientes:

- a. Que la motivación del desplazamiento sea el de prestar sus servicios por parte del obrero a favor de su patrono, esto premunido de la voluntad de cumplir con sus obligaciones pactadas en el contrato de trabajo.
- b. Que la contingencia perjudicial para el obrero, haya ocurrido en un horario anterior o posterior al trabajo, dicho de otro modo, en horas próximas a la entrada al centro de labores a prestar sus servicios o a la salida de este.
- c. Que la contingencia debe suceder en el transcurso del desplazamiento del centro de labores al domicilio, premunido de la voluntad de prestar sus servicios a favor de su patrono (sentencia N° 595/2001, 2001). & (sentencia N° 1069/2004, 2004).

Dichos requisitos si bien eran adecuados para la configuración del accidente *in itinere*, pero existía algunas debilidades por parte de los Tribunales Españoles a la hora de calificar este tipo de contingencia, debido a que no tomaba en cuenta el trayecto en el cual sucede este tipo de infortunios, ni tampoco cual sería el vehículo idóneo para el traslado del obrero, y por ultimo no se llegaba a un consenso sobre la carga de la prueba, trayendo consigo confusión a la hora de evaluar la contingencia *in itinere*.

Es así que el Tribunal Supremo, realiza una interpretación a la presunción en los accidentes laborales *in itinere*, llegando a unificar criterios, que las contingencias laborales gozan de una presunción *iuris tantum*, entendiéndose que el accidente que sucede dentro del lugar de trabajo se presumirá como una contingencia de índole laboral, correspondiéndole al patrono demostrar que el accidente se produjo por causas ajenas a la relación laboral, debiendo desvirtuar la relación de causalidad entre el lugar de trabajo, el tiempo y la lesión del mismo; en el caso del accidente *in itinere* es todo lo contrario no existe una presunción *iuris tantum*, sino que existe una inversión de la carga de la prueba, corresponde al obrero probar la

existencia del infortunio *in itinere*, demostrando los requisitos requeridos por la jurisprudencia. (Recurso de Casación N° 1420/2010, 2011) & (Casación 3542-2009).

Es de precisar que mediante el recurso de Casación N° 3542-2009, el Tribunal Supremo estableció los siguientes requisitos para la contingencia *in itinere*.

- a. Requisito teleológico: que la finalidad primordial y directa del desplazamiento sea la realización de las labores.

El TS en su Sentencia del 14 de febrero de 2017 establece que la idea base de la que se parte para que una contingencia en el trayecto sea considerado de índole laboral radica en la concurrencia de dos términos, el domicilio del obrero y el lugar donde presta sus servicios y la conexión entre estos dos, premunidos por la ocasión de ir a trabajar a favor de su patrono, por otro lado es muy importante delimitar los conceptos de centro y lugar de trabajo, esta diferenciación es muy importante, debido a que no es preciso que el obrero se encuentre físicamente en la industria para sufrir este tipo de contingencias, sino que puede estar en casa del cliente, un colaborador, un proveedor, salir y dirigirse hacia su residencia. (Sentencia N° 121-2017, 2017)

- b. Requisito topográfico: que la contingencia se produzca en el desplazamiento usual del centro de labores al domicilio o a la inversa; cuando nos referimos a dicho requisito tenemos que aclarar que no se trata solo del domicilio legal, si no del habitual o real y en general del punto de partida y llegada del trabajo, el Tribunal Supremo, establece que debemos entender por domicilio el lugar donde el obrero desarrolla habitualmente sus actividades como su vida personal, vida en familia, constituyéndose en morada permanente y fija para el obrero, es importante delimitar este criterio, ya que se considerara que la contingencia *in itinere*, solo puede producirse una vez que ha comenzado el desplazamiento, es decir se considera infortunio laboral la caída del obrero al bajar los peldaños del edificio donde vive, debido a que se

encuentra fuera de su morada y está en desplazamiento a su centro de labores, el TS, considera que las desviaciones o paradas no rompen el nexo causal, si son parte del desarrollo de la vida diaria y no constituyen riesgos innecesarios. (Recurso de Casación N° 1420/2010, 2011)

Por otro lado tenemos a la sentencia del Tribunal Supremo, del 19 de enero del 2005, la misma que desarrolla el requisito topográfico, el caso materia de análisis versa que el obrero regresaba a su trabajo después de haber pasado el fin de semana con sus padres lejos de la ciudad, el TS, menciona que, para el caso en específico, la ubicación desde donde el vigilante partió no es su domicilio normal, y que el objetivo del viaje que realizó el vigilante fue estar en el aposento de sus padres, de tal forma que la contingencia se produjo a una extensa ubicación de su centro de labores y en un trayecto distinto al normal, rompiendo la vinculación entre los dos elementos. El Tribunal, primero refiere sobre la Sentencia referencial de contradicción del 13 de mayo de 1998 que el recurrente señala, en el caso comparado, el trabajador a las 23:45 horas sufrió un accidente al ser embestido por otro vehículo, mientras se dirigía a su centro de labores en Madrid, por la carretera de La Coruña – Madrid, ya que el día del accidente era el día del descanso de este, y se encontraba en Barco de Ávila en hogar de sus padres. Para el caso, la Sala señaló que respecto de los días de reposo pasarlos en compañía de sus parientes se ha vuelto un hecho normal en la sociedad, un acto natural. Razón por la cual, una contingencia suscitada en este tipo de recorridos es considerado accidente de trabajo, visto desde un análisis comunitario, y por la coyuntura en la cual sucedió este conflicto.

El tribunal precisa que lo más importante no es la lejanía donde sucede la contingencia con el lugar de labores, sino que en el caso en específico, la contingencia se produjo en un recorrido o vía que no era imprescindible.

Refieren que no basta, como señala la sentencia citada, que el accidente se suscite al momento de la ida o regreso del trabajo, sino que es

necesario precisar la concurrencia del domicilio y el lugar de labores. Así también refiere que los requisitos para señalar un accidente en el trayecto, basado en jurisprudencia de la Sala son los siguientes: a) el objetivo del recorrido es el cumplimiento de la labor; b) la contingencia debe efectuarse en el recorrido usual entre el domicilio y el centro de labores; c) la contingencia no debe modificarse por variantes anormales que quebranten la relación de causalidad; d) el transporte a utilizarse debe ser el adecuado.

Así también, la Sala refiere que no puede determinarse que existe accidente en el recorrido, si el propio recorrido es distinto a la residencia normal o usual del obrero, ya que quebrantaría relación de causalidad entre la contingencia y las labores del trabajador. Para la Sala, en el presente caso no se reúnen los requisitos jurisprudenciales exigidos para calificar el accidente como uno de índole laboral en el trayecto; sosteniendo que el recorrido original no era el cumplimiento de la prestación laboral, sino la visita a sus padres, cortando el requisito teleológico y geográfico, ya que la tragedia suscitó en recorrido distinto al usual.

- c. Requisito cronológico: que la contingencia suceda dentro de un tiempo prudencial y próximo al salir del centro de labores como al ingresar a este.

En palabras del TS, establece que el infortunio debe de acontecer dentro del tiempo que normalmente utiliza el obrero en el desplazamiento, sin que existan alteraciones o desviaciones temporales que no sean normales al desarrollo de la vida diaria o que respondan a motivos de intereses personales existiendo la ruptura del nexo causal, para esta Sala, la desviación del obrero al médico, antes de ir al centro de labores constituye una ruptura del nexo causal en consecuencia no se considera como contingencia *in itinere*, sino que debe ser tratado como un accidente común (Casación N° 3816-2008, 2009).

- d. Requisito mecánico o también conocido como el factor del medio idóneo: consiste en que el desplazamiento se realice en el medio de transporte adecuado para el traslado; según la jurisprudencia española debemos entender por medio de transporte adecuado el que habitualmente utiliza el obrero para desplazarse día a día a su centro de labores, siempre y cuando no actué con imprudencia temeraria o grave, o no exista una prohibición expresa por parte del patrono de utilizar este tipo de vehículos. En este punto la jurisprudencia desarrolla que cuando existe imprudencia grave o temeraria, se pone de manifiesta la ausencia de la debida precaución por parte del obrero que acepta cualquier peligro. (Casación N° 4756-2006, 2008).

Por otro lado la Sentencia N° 4251-2014, emitida por el TS de Justicia de Cataluña, la cual versa sobre la flexibilización y el nuevo enfoque de calificación del requisito del medio de transporte idóneo para la concurrencia de un infortunio *in itinere*, estableciendo que para ser calificada como accidente laboral, esta debe producirse en el desplazamiento del centro de labores al domicilio o al revés, impuesta por la obligación de acudir al trabajo, para lo cual los trabajadores deberán contar con un seguro social y con el derecho de obtener cuando corresponda una indemnización por accidente de trabajo; en palabras del TS el desplazamiento debe acontecer en un medio idóneo para la configuración del accidente *in itinere*, el caso sobre el que versa el análisis se suscita en que el obrero utiliza una patineta como medio de transporte, a bordo de esta sufre el infortunio, he aquí nace la interrogante ¿acaso las patinetas serán un medio de transporte idóneo?, en palabras del TS, debemos tener en cuenta dos puntos muy importante en la calificación del accidente *in itinere*, como primer punto la realidad en la que vivimos y como segundo punto analizar las normas internas, las cuales para el presente caso se tienen que evaluar las Ordenanzas Municipales de las ciudades de Valencia y Barcelona, teniendo que la primera prohíbe la circulación de artefactos mecánicos que no tengan motor por las bermas y en cuanto a la segunda permite que los patines,

patinetas y monopatines puedan circular por las aceras, de la cual ya vamos teniendo una concepción más clara debido a que la contingencia sucedió en la ciudad de Barcelona, por otro lado si seguimos al pie de la letra la concepción dada por la doctrina, la patineta no configuraría como medio idóneo de transporte. Por lo tanto, el TS toma en cuenta el concepto de medio idóneo dado por la doctrina, pero a la misma vez considera que dicha concepción es evolutiva y que no se puede establecer como medios de transporte, solo a los que cuentan con un motor, sino que se debe aplicar las normas a la realidad social y el tiempo en el que vivimos (Sentencia N° 4251-2014, 2014).

Consideramos de suma importancia la adopción del criterio de la realidad social, ya que el derecho debe adaptarse a la realidad y no la realidad al derecho, tomando como base que la sociedad en la que vivimos se encuentra en constante evolución y el uso de los patines, de las bicicletas se hacen más frecuentes debido a que existe una realidad a la que no podemos negarnos, que es la contaminación ambiental, y que como sociedad lo que buscamos es disminuir y evitar la contaminación; lo lograremos mediante el uso de medios que no sean considerados altamente perjudiciales para el medio ambiente, por otro lado no podemos ser ajenos a la pandemia originada por la Covid 19, la cual incentiva aún más a utilizar como medio de transporte las bicicletas, los patines, por lo tanto es justo que las contingencias suscitadas en el desplazamiento del centro de labores al domicilio o viceversa utilizando como medios de transporte a estos, se encuentre bajo la protección del accidente *in itinere*.

### **3.2. Criterios jurisprudenciales latinoamericanos:**

En el presente apartado desarrollaremos los criterios establecidos por los órganos jurisdiccionales tanto argentinos como chilenos sobre responsabilidad por contingencias laborales en el trayecto.

#### **3.2.1. Criterios jurisprudenciales argentinos:**

Es de indicar que Argentina regula expresamente a la contingencia suscitada en el camino como una contingencia de índole laboral en su artículo 6° prescribe, que se considera contingencia laboral a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o en el trayecto entre el domicilio del obrero y el centro de labores, siempre y cuando el damnificado no hubiera interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo (Ley 24557, 1995).

Como refiere Blandón (2014), en Argentina la norma que regula el accidente de trabajo *in itinere*, introdujo otros elementos a la definición y alcance del mismo, señalando que el trayecto no puede ser alterado por motivos diferentes al trabajo, pero a su vez le da la posibilidad al trabajador de cambiar su itinerario habitual, lo que le brinda una mayor seguridad, ya que la Ley permite una protección laboral aun asistiendo a citas médicas o visitando a familiares. Además como ya se indicó, la norma señala los eventos que están excluidos de la misma, para una mejor delimitación de la contingencia *in itinere*.

Según la jurisprudencia emitida por los Tribunales argentinos, al desarrollar la contingencia *in itinere* establecen los siguientes criterios.

En primer lugar es oportuno mencionar que en sus inicios se denominaba como contingencia *in itinere* a todo acontecimiento violento y súbito que se producía dentro del desplazamiento entre el domicilio y centro de labores, de esa manera se regulo en la Ley N° 9.688, la cual no incluía la cobertura ante estos infortunios *in itinere*, siendo tarea de la jurisprudencia aceptar la cobertura, pero no fue hasta noviembre de 1953, la Cámara Nacional del Trabajo, estableció el Plenario N° 21 “Guardia, Rogelio c/La Inmobiliaria Cía.

De seguros” que estableció que las contingencias *in itinere* se constituyen contingencias indemnizables. (Plenario N° 21, 1953).

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, mediante su fallo N° 313:1007, establece que la contingencia *in itinere* tienen un tratamiento igual a las contingencias laborales suscitadas dentro del centro de labores, ya que el legislador al momento de establecer su carácter laboral, lo equipara en ocasión del trabajo, a pesar que el obrero se encuentra fuera del centro de labores, pero esta equiparación tiene por fundamento que el obrero está a disposición de su empleador, al dirigirse a la empresa desde su domicilio (Fallo N° 313:1007, 2018)

Por otro lado la Cámara de Apelaciones de la 1° Circunscripción Judicial de la provincia de Neuquen, manifiesta que nada impide que las contingencias sufridas por el obrero en el trayecto desde su casa a su centro de labores o al revés, tengan un tratamiento similar a las contingencias suscitadas dentro del centro de labores, pero que en referencia del 20% adicional en las indemnizaciones por accidente de trabajo, no corresponde a los accidentes *in itinere* por las razones de que no se suscitan dentro del centro de labores, del mismo modo es importante remarcar que la jurisprudencia argentina establece que la contingencia debe suscitarse en el desplazamiento del domicilio del obrero al centro de labores, entendida por domicilio como el lugar donde una persona tiene establecido el asiento principal de su residencia y de sus negocios (Artículo 89°, Título VI, Código Civil de la República de Argentina), en palabras de la Cámara de Apelaciones, se entiende por domicilio el lugar donde el trabajador vive (Recurso de apelación N° 443669-2011, 2014)

En cuanto al medio de transporte idóneo la Cámara Sexta del Trabajo en la sentencia definitiva de autos N° 150.750, sobre accidente *in itinere*, utilizando el obrero como medio de transporte una bicicleta en la cual sufre un infortunio, camino a su centro de labores, al pronunciarse lo primero que establece, es que según la teoría clásica del “*onus probandi*” en lo concerniente a la distribución de la carga probatoria corresponde al obrero acreditar los hechos en los que funda su pretensión, esto es demostrar la concurrencia de los requisitos para la configuración del accidente en el

trayecto y establece que en lo referido al medio idóneo de transporte debe tomarse en cuenta la realidad en la que vivimos, donde medio de transporte no solamente se considera a los vehículos con motor, sino también a las bicicletas y patinetas, por lo tanto se debe ampararse a la bicicleta como un medio idóneo para el traslado. (Sentencia N° 150.750, 2018).

Del análisis del caso se puede denotar que la fuente originaria de la contingencia es la ocasión de prestar sus servicios a favor de su patrono, ya que, el único fin que motiva a realizar el desplazamiento desde su domicilio a su centro de labores es cumplir con su obligación de prestar sus servicios conforme lo pactado, al final del día será el patrono, el beneficiario directo con la producción de sus servicios y bienes; en cuanto al medio idóneo, se debe tener presente que este concepto es evolutivo y se encuentra en constante cambios debiendo evaluarse para cada caso en concreto.

Cabe señalar la Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación del 29 de setiembre del 1996, que la idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial del accidente *in itinere* es que solo puede calificarse como tal, aquél que se produce, porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo. Por tal razón, la noción de infortunio *in itinere* se construye a partir de dos términos (el lugar de trabajo y el domicilio del obrero) y de la conexión entre ellos a través del trayecto, denotándose que se entenderá como domicilio la casa del obrero donde vive (Cita N° MJ-JU-M-114910-AR, 2018).

Por otro lado es importante acotar que para la configuración de la contingencia en el trayecto tiene el obrero que demostrar, que se trasladaba por la ruta adecuada y ordinaria desde su domicilio al centro de labores, para ello los órganos de justicia argentinos, utilizan como medio probatorio al aplicativo google maps para establecer si la ruta por el cual se desplazaba el obrero era la más adecuada, como también la ruta marcada en el GPS del vehículo, considerándose medios probatorios idóneos para demostrar a rigurosidad el cumplimiento de dicho elemento. (Sentencia N° 70472-2015, 2015)

Siguiendo el criterio jurisprudencial la Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires en el caso Carbajal, María Isabel, y otro c/ Provincia ART SA; precisa el alcance del termino domicilio señalando: que, en tanto la intención de la trabajadora, con el propósito de dirigirse desde su domicilio hacia el lugar del trabajo, indudablemente forma parte del concepto de accidente *in itinere* que contiene la norma legal. Si bien quedó acreditado que el día que aconteció el infortunio la trabajadora había partido de la casa del novio donde vivía con frecuencia, el accidente se produjo en el momento próximo a llegar hacia el trabajo y a pocos minutos del horario de ingreso, sin que las demandadas hubieran invocado interrupciones, ni desviaciones en el trayecto. En dicha Sentencia, se refiere que la expresión domicilio debe ser comprendida con el alcance más amplio de su extensión, como morada, habitación, residencia u hogar, espacio por cierto tan íntimo como privado de cada persona. (Sentencia N° 119.002, 2018).

Así también como señala Villagi (como se citó en Blandón, 2014, p. 232) que la contingencia *in itinere* debe producirse en el trayecto habitual y normal entre el domicilio y el lugar de trabajo o viceversa, es obvio que cuando hablamos de esos dos términos, estos conjuntamente pueden no aparecer, pero hacemos referencia a un rumbo razonable, repetido y teóricamente directo.

Este trayecto debe ser razonable, pues pueden afectar los tramos o rutas elegidas por un tránsito excesivo, por la peligrosidad de la ruta o calles, o inclusive por los atajos que pudiera tomar el trabajador al elegir el trayecto más directo y habitual aunque trate de no incrementar riesgos injustificados. Hay que tener en cuenta que si el trabajador elige una vía alternativa más larga o peligrosa aun cuando sea corta la protección cesa, por otro lado las desviaciones ocurridas durante el trayecto habitual, siempre que no sean significativas y capaces de romper el nexo causal, no se tendrían en cuenta, al contrario de aquellas que insólitamente crearan nuevos riesgos no contemplados al partir o en el viaje en sí, aunque el desvío que tome el trabajador sea significativo, si el accidente ocurre después de haber retomado la ruta habitual, se ha vuelto a establecer el nexo causal y el accidente se considera *in itinere*, siendo necesarios

conjuntamente para que este se configure, el viaje al que denominamos trayecto que debe estar impulsado por la obligación del obrero de cumplir con sus labores.

Es oportuno mencionar que Argentina es un país que regula el accidente en el trayecto como contingencia de índole laboral, pero a diferencia de otros países que también lo regulan como tal, la legislación argentina establece que para la carga de este tipo de contingencias debe el patrono contar con un seguro particular y especial solamente para este tipo de contingencias, tal es el caso que el seguro, está a cargo de la empresa particular aseguradora MAPFRE ARGENTINA.

Por otro lado la Corte de Justicia de la Provincia de Salta Argentina mediante la Sentencia cita: MJ-JU-M-121008. Emitida el 02 de agosto de 2019, la cual versa sobre la contingencia en el trayecto suscitada en el desplazamiento utilizando una bicicleta al momento de retornar a su domicilio, en la cual el obrero sufre una aparatosa caída producto del desequilibrio; produciéndole la pérdida del conocimiento. La Sala considera lo siguiente, primero establece las leyes aplicables con la fecha del accidente, toda vez que se produjo el 01 de Agosto de 1995, difiriendo entonces por lo resuelto con el A quo, toda vez que la Sala aplica la Ley 24557, ya que era la que se encontraba vigente por aquel entonces, en base a dicha Ley, la Sala considera que la demandada si bien no emitió un acto de reconocimiento expreso sobre el accidente sufrido por el obrero, si desplegó actos que produjeron efectos jurídicos concretos; esto se denota del informe del inspector de zona que informa sobre el accidente ocurrido, así como de las facturas emitidas por el Instituto de seguros provincial sobre medicamentos del trabajador y que fuesen imputados como accidente de trabajo.

Posteriormente la división de recursos humanos del empleador informó que el agente había sufrido un accidente de trabajo, y que dichas actuaciones estaban en asesoría legal para emisión de dictamen.

Todo ello denota que si bien la demandada inicio la investigación del accidente ante la denuncia realizada por el jefe del recurrente, no se realizó avance alguno incluso hasta la fecha de interposición de la demanda,

correspondiendo emitir una indemnización a favor del obrero perjudicado. (Cita: MJ-JU-M-121008, 2019).

### 3.2.2. Criterios jurisprudenciales chilenos:

En la legislación chilena, la figura del accidente *in itinere* se encuentra regulada actualmente en la Ley 16744, que establece normas sobre accidente del trabajo y enfermedades profesionales, en su artículo 5, prescribe que son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar del trabajo, y aquellos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores. (Ley 16744, 1968)

Por su parte Blandón (2014), señala que el alcance de la referida legislación chilena es amplia, en ella el legislador no limitó, al accidente *in itinere*, a un vehículo suministrado por la empresa, sólo basta con que el trabajador se dirija a la empresa o viceversa sin importar el medio de transporte para que se considere de trayecto. Además, añadió la posibilidad de que el trayecto no fuera solo de la casa al trabajo y viceversa, sino que contempla la posibilidad de que este accidente se produzca, al alejarse de la ruta habitual; como ir del trabajo principal a otro secundario. Esta norma dado su alcance, protege al trabajador de una forma integral, ya que no sólo, lo está protegido en el trabajo; sino que cubre las posibles contingencias que puedan ocurrir hasta llegar a su lugar de domicilio.

Siendo así, conviene desarrollar aquellos elementos obligatorios que deben concurrir para estar ante la figura del accidente en el trayecto y que están impuestos por la doctrina y jurisprudencia chilena, los cuales son:

- **Que la contingencia deba suscitarse de ida o regreso entre la habitación y el centro de labores:** para poder referirnos sobre este criterio es necesario precisar que no existe un concepto legal de habitación en la legislación chilena. Pero para una mejor

comprensión diferenciaremos las figuras de domicilio, residencia y habitación, y que son explicadas por la doctrina chilena:

El autor Ducci (1994), refiere que:

<b>Domicilio</b>	<b>Residencia</b>	<b>Habitación</b>
Es el asiento jurídico de una persona para el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones.	Residencia implica la permanencia física de una persona en un lugar determinado en forma permanente o habitual.	Es una relación de hecho de una persona con un lugar donde permanece y generalmente pernocta, y que es accidental, ocasional o transitoria.

Por otro lado, Williams (1999), precisa las siguientes nociones:

<b>Domicilio.</b>	<b>Residencia.</b>	<b>Habitación.</b>
Para la legislación chilena, el domicilio consiste en la residencia acompañada del ánimo de permanecer en ella, entendiéndose que la residencia es un elemento del domicilio, y el otro elemento es el ánimo o espíritu.	Es la permanencia habitual de una persona en un determinado lugar.	El autor entiende que es la morada ocasional del sujeto.

Por su parte la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2015), en su boletín refiere que:

<b>DOMICILIO.</b>	<b>RESIDENCIA</b>	<b>HABITACIÓN</b>
Es el lugar de permanencia del sujeto, y señala tres tipos de domicilio; el primero es el voluntario, el segundo es el convencional que es fijado por las personas para determinadas obligaciones y el último es el domicilio legal, el cual es fijado por las personas para el ejercicio de sus derechos y cumplimiento de obligaciones.	Es el lugar de hecho donde una persona habitualmente vive.	Es el lugar donde el individuo tiene asiento ocasional y transitorio.

Debemos tener en cuenta que la Ley que acoge el accidente en el trayecto, en la legislación chilena data de 1968, y hasta la fecha no ha sido modificada; sin embargo lo precisado por los doctrinarios refiere del Código Civil chileno vigente, el cual data del año 2000; esto con la finalidad de comprender que las ideas o nociones que se tenían sobre ciertas figuras como habitación en 1968 pueden haber cambiado con las que se presentan en nuestra actualidad.

Vale precisar que la propia SUSESO en el Dictamen N° 11875-1992 refiere que debe entenderse por habitación "la acción y efecto de habitar" y que habitar es "vivir, morar, en un lugar o casa", de acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española. De esta manera debe restringirse el concepto de habitación al departamento y no a las escaleras de los edificios, ya que en ellas no se vive. (Dictamen N° 11875-1992, 1992)

De una lectura rápida del concepto de accidente en el trayecto en la legislación chilena podría darse entender que solamente se

considerar accidente en el trayecto si la contingencia transcurre en dirección o en retorno del centro de labores a la habitación del obrero que solo es ocasional, sin embargo, la propia SUSESO en el Dictamen N° 2160-1993, precisa jurídicamente el concepto de "habitación", siendo una variante del de "residencia" y, por ende, del de "domicilio", es aquel asiento ocasional y esencialmente transitorio de una persona. Por su parte, "residencia" es el lugar donde habitualmente vive o permanece una persona y "domicilio" es la residencia, acompañada, real o presuntivamente, del ánimo de permanecer en ella.

De lo anteriormente señalado, es dable advertir que el legislador requiere para calificar un accidente en el trayecto como infortunio laboral, que este se produzca en el espacio geográfico que recorre un trabajador entre las entradas o, si se quiere, salidas de su lugar de trabajo y el asiento donde vive, a lo menos ocasionalmente, y viceversa. (Dictamen N° 2160-1993, 1993).

De lo desarrollado por la propia SUSESO, cuando se refieren a habitación; no se refieren solo a los lugares donde el trabajador ocasionalmente pernocta, sino que se refiere al lugar donde el trabajador vive o que por lo menos pernocte ocasionalmente. De esta forma, la autoridad chilena interpreta que cuando el legislador planteó la figura de habitación como elemento del accidente en el trayecto, este lo hizo como presupuesto mínimo que se trate del lugar donde pernocta ocasionalmente, aceptando ampliamente la figura de la habitación y con mayor razón la de la residencia.

Lo dicho anteriormente es posible avizorar en la jurisprudencia de la propia SUSESO, la misma que relaciona el término habitación con domicilio, viéndose esto en el Dictamen en la que califica como accidente en el trayecto aquella contingencia que le había suscitado a un trabajador cuando este se dirigía de su domicilio a su centro de labores y al bajar la escalera que comunica su casa con la calle, perdió el equilibrio y se cayó ocasionándole lesiones. Para la autoridad chilena, lo acontecido al trabajador no califica como accidente común

y si, como accidente en el trayecto toda vez que sucedió en una escalera que brinda acceso a la casa con la calle, de uso común y no únicamente del trabajador, y que al encontrarse en dicho lugar ya se había iniciado el camino directo hacia su trabajo (Dictamen Of. 64767,2011).

La propia Superintendencia de Seguridad Social refiere que el accidente laboral *in itinere*, queda comprendido dentro del trayecto directo que recorre en forma habitual el trabajador desde o hacia su trabajo o domicilio.

Por lo que, del desarrollo de la jurisprudencia de la SUSESO se llega a concluir que el término “habitación” es referido a aquel lugar dentro del domicilio en el cual el trabajador duerme o pernocta, entendiéndose por este último también el alojamiento u hospedaje (SUSESO, 2018).

Así mismo debe precisarse que aquellos accidentes que transcurran dentro de la habitación del trabajador no serán calificados como accidente en el trayecto, mientras que aquellas contingencias que se suscitan en los lugares de espacio en común, cuando el trabajador tenga su habitación en un bien inmueble sujeto a régimen de copropiedad, serán calificados como accidente en el trayecto toda vez que el uso o goce del piso o departamento no puede ser privativo y excluyente del trabajador.

- **Trayecto directo:** Se debe entender por este elemento que la contingencia debe transcurrir en el trayecto directo entre la habitación y el lugar de labores del trabajador, una vez comprendida la definición de habitación en la legislación chilena, debe entenderse lo que se refiere por trayecto directo, el cual debe ser racional y no interrumpido ni desviado.

Como se puede observar de la jurisprudencia de la SUSESO, la cual emitió otro Dictamen señalando que “cuando la interrupción del trayecto responde a hábitos normales o necesidades reales, no existe impedimento en calificar a un siniestro como del trayecto, puesto que se considera que en esos casos ella no alcanza a romper el nexo que

se supone existe entre el accidente de trayecto y el trabajo que desarrolla el obrero; y que en el caso se visualiza que el trabajador salió de su habitación en dirección a su lugar de trabajo, pasando en forma previa y dentro de su trayecto a comprar un pescado para compartirlo con sus compañeros de trabajo, no rompe el nexo causal” en el caso en específico, el trabajador no realizó desviación alguna al trayecto habitual, sino que realizó una pausa para poder comprar un alimento que luego sería compartido con sus compañeros de labores, y que posteriormente prosiguió en el trayecto habitual donde ocurriese el accidente (Dictamen N° 20344, 2018).

Sin embargo, que se realice alguna desviación por razones de habitualidad y necesidad objetiva, si puede permitir que se califique dicho accidente como uno en el trayecto, ya que no alcanzaría a quebrantar el nexo causal entre la contingencia y la prestación laboral, esta idea es abordada en el Dictamen emitido por la SUSESO que señala en el número 2 del capítulo II de la letra B del título II del Libro III del Compendio de Normas de la Ley N° 16744, indica que cuando la interrupción obedece a una necesidad objetiva y no al mero capricho, ello no impide calificar un siniestro como del trayecto, pues se considera que en esos casos no se alcanza a romper el nexo que se supone existe entre el accidente del trayecto y trabajo. La autoridad chilena precisa que las acciones de hacer compras de ciertos productos como pan, cigarrillos, bebidas, remedios entre otros, en una tienda que se encuentre presente en el recorrido que debe seguir, ya sea de ida o vuelta, hacia su centro de labores desde su habitación, no debe calificar como desviación o interrupción del trayecto, toda vez que esa compra obedece a una necesidad fisiológica o un hábito propio de la vida normal de la persona (Dictamen 64356, 2019).

Aunado a este, también se presenta el caso de un trabajador que sufre un accidente cuando se dirigía a su centro de labores, pero que previamente, y habiendo solicitado el permiso respectivo a su empleador, concurrió a la Municipalidad para realizar un trámite de licencia de conducción, producto del cual una vez cumplido este

trámite se dirigió a su centro labores y sufrió esta contingencia. La autoridad, consta que al sufrir el accidente, el trabajador se trasladaba desde la Municipalidad hacia su lugar de trabajo y no desde su domicilio hacia su trabajo, por lo que el accidente no ocurrió entre los puntos expresamente indicados al efecto por el legislador, esto es, entre la habitación y el lugar de trabajo o viceversa, razón por la cual al no encontrarse en el trayecto habitual y normal estipulado por la ley no se califica dicho accidente como uno en el trayecto, ya que quebrantaría el trayecto directo entre los lugares antes mencionados. Debe entenderse entonces que la concurrencia de estos requisitos para configurar el accidente en el trayecto es copulativa, no puede faltar y mucho menos quebrantarse alguna, toda vez que el incumplimiento de una significará la imposibilidad de configurar un accidente en el trayecto (Dictamen 11743, 2018)

- **En el caso del accidente que se produce en el trayecto entre dos empleadores:** mención aparte debe darse a lo estipulado por la legislación chilena que tutela una forma no regulada por otras legislaciones, como accidente en el trayecto y es el que se suscita en el **trayecto directo entre dos lugares de trabajo**; debiendo acreditarse que el infortunio se produjo en el trayecto entre el centro de labores donde el trabajador finalizó su jornada y el centro de labores hacia donde se dirigía. Menciona la SUSESO (2018) que resultan aplicables los requisitos de racionalidad, no debiendo existir interrupción ni desvío entre este trayecto. Así también hace la precisión que aquellos accidentes que ocurran durante el desplazamiento de los trabajadores entre dos lugares que pertenecen al mismo trabajo, serán calificados como accidentes a causa o con ocasión del trabajo. La autoridad de la SUSESO, en un caso en el cual unos trabajadores luego de realizar su labor de cambio de camioneta, mientras se dirigían en un trayecto directo y habitual hacia otro lugar de la misma empleadora donde iban a realizar otros servicios de montajes de andamios, sufrieron un accidente, la autoridad refirió que

en el caso en análisis se observa que no se configura la condición para dar lugar a un accidente de trayecto, puesto que los trabajadores no transitaban desde un empleador, hacia otro lugar de trabajo donde se desempeñaran como dependientes de otro empleador, sino que se movían desde las dependencias de esa empresa, a cumplir labores de montaje asignadas por la misma empresa para ese día, en la Planta de Enaex ubicada en Mejillones, la que se entiende como su lugar de trabajo para el mismo empleador. Por tales razones, al transitar de un lugar de trabajo hacia otro donde se va a realizar una prestación distinta pero que ambos lugares de trabajo pertenecen al mismo empleador no calificaría como accidente en el trayecto, sino como un accidente por ocasión del trabajo como refiere la autoridad chilena. (Dictamen N° 20923, 2017).

Como es de verse, estos son los requisitos específicos que plantea la legislación chilena para la configuración de un accidente en el trayecto, no debiéndose dejar de lado los requisitos generales del accidente de trabajo, los cuales comúnmente son mencionados en las demandas de indemnización por accidentes de trabajo, y que podemos visualizar en la propia jurisprudencia:

Como por ejemplo lo desarrollado por el 30° Juzgado Civil de Santiago, que en un caso materia de análisis se desprende de la demanda realizada por la señora Brunilda Clarisa Pinto Pinto contra de la Asociación Chilena de Seguridad, teniendo como representante legal al señor Fernán Gazmuri Plaza en calidad de gerente general, el caso materia de análisis nace a raíz de que la demandante trabaja en Liceo Agustín Edwards Maclure escuela 109 dependiente de la Corporación Municipal de Educación de Conchalí y el día 18 de diciembre al salir de su lugar de trabajo como de costumbre con dirección a su domicilio al promediar las 6:50 pm a poco metros de su centro de labores sufre una caída a raíz de un tropezón con unos fierros que se encontraban en la calle, percatándose de este hecho su compañeros quien se encontraba limpiando las áreas verdes de la escuela, corre en su auxilio y al encontrarle con el rostro

empapado de sangreatina por llevarle a la Asociación Chilena de Seguridad y al tener la negativa injustificada de no quererlo atender es que le lleva al hospital San José, donde al realizarse múltiples exámenes como radiografías y scanners se determinó que el golpe propinado por los fierros le reventaron la boca, lo que trajo como consecuencia que se quebrara parte de su dentadura y la nariz, además al tropezar lo primero que hizo fue tratar de protegerse con las manos, provocándole una fractura en la mano derecha.

Valga aclarar que la Asociación Chilena de Seguridad fundamentó su negativa a entenderlo debido a que consideraba que dicha contingencia suscitada se encontraba fuera de la esfera del derecho laboral y que debía configurarse como una contingencia en el fuero común, motivo por el cual la demandante tuvo que afrontar todos los gastos desde su recuperación hasta hoy en día; por otro lado también debemos tener en cuenta, que en el caso Chile en lo referido a las contingencias de índole laboral cuenta con una entidad que se encarga de calificar si dicho acontecimiento constituye o no una contingencia que debería ser tratada dentro de la esfera del ámbito laboral esta es la Superintendencia de Seguridad Social, la cual, la demandante al presentar su reclamo y posteriormente la entidad de realizar su inspección del trabajo le responde mediante oficio ordinario el 24 de mayo de 2013, en la que indica que la Asociación Chilena de Seguridad debe proceder a modificar su resolución en el aspecto de calificarlo como una contingencia de índole laboral, debiendo otorgarle toda la cobertura que de acuerdo a Ley le corresponde, a pesar de existir este oficio la Asociación Chilena de Seguridad, hizo caso omiso a lo establecido por la Superintendencia, dejando al desamparo de su suerte a la trabajadora quien a título personal tuvo que costear todos los gastos incurridos en operaciones, medicamentos, hospitalización, múltiples exámenes, muestras de sangre, consultas kinesiológicas, consulta dental, consulta médica y no siendo estos los únicos gastos, ya que a futuro va a incurrir en gastos de operación de la mano, tratamiento dental, exámenes

para nuevas operaciones, gastos en viáticos, además incluyámoslo la situación traumática que ha tenido que afrontar etc.

Para lo cual solicita como pretensión que se le indemnice por los daños patrimoniales como extramatrimoniales, en los que se ha visto afectada a consecuencia de la contingencia de trayecto y más que hasta la actualidad la Asociación Chilena de Seguridad no se ha hecho cargo de los gastos incurridos a pesar de existir un dictamen por parte de la Superintendencia, es así que funda su pretensión:

Daño patrimonial:

- Daño emergente: fundado que hasta la actualidad de manera particular ha venido corriendo con todos los gastos irrogados a consecuencia de la contingencia *in itinere* acontecida.

Daño extrapatrimonial:

- Daño moral: fundado en que a consecuencia de la contingencia suscitada y de la negativa por parte de la Asociación Chilena de Seguridad de cubrir con los gastos, y teniendo en cuenta su estatus económico bajo se ha visto afectada psicológicamente.

Estableciendo los presupuestos de la responsabilidad por contingencia laboral:

- Acción u omisión: se fundamente en la negativa injustificada por parte de la Asociación Chilena de Seguridad a calificar como contingencia en el trayecto a la acaecida por la demandante y posteriormente por no modificar su resolución como lo ordeno la Superintendencia de Seguridad Social, valga recalcar que dicho acontecimiento debe ser considerado como una contingencia *in itinere*.
- El daño: el actuar negligente por parte del emplazado le ha causado daños de diversa naturaleza, ya que debió de desembolsar fuertes sumas de dinero por concepto de gastos médicos, medicinas y no lo ha hecho, además del daño emergente, también ha sufrido un

daño moral como la angustia, el dolor debido al retraso de los medicamentos, ya que no contaba con el dinero suficiente para costear el tratamiento.

- Relación causal: considerándose que la negligencia del emplazado ha sido la que ha originado el daño, ya que si desde un principio lo hubiese calificado como una contingencia de índole laboral no se hubiera generado todo este daño.
- Imputabilidad: respecto a este punto se puede acotar que el emplazado no adecuo su conducta a los estándares establecidos por la Ley, ni siquiera hizo caso a la Superintendencia de calificar la contingencia como una de índole laboral.
- Que no concurre ninguna causal de exoneración de la responsabilidad: es decir no concurre ni caso fortuito, ni fuerza mayor, ni el daño es imputable a hecho de terceros o a la víctima.

En conclusión el 30° Juzgado Civil de Santiago declaro fundado la demanda y ordeno a la Asociación Chilena de Seguridad que califique a dicha contingencia como accidente *in itinere* y se reembolse los gastos incurridos por la demandante más el concepto que corresponda a cuenta de indemnización por los perjuicios irrogados (Sentencia N° 17123, 2014).

## **CAPITULO IV. DEMOSTRACIÓN DE HIPÓTESIS.**

### **4.1. Demostración de hipótesis.**

#### **4.1.1. Fundamentos necesarios para la incorporación del accidente *in itinere* en el Perú.**

La hipótesis planteada en esta investigación está referida a que, con la adopción del accidente en el trayecto en la legislación laboral peruana permitirá la instauración de una política preventiva por parte del empleador a favor de los trabajadores y también la contratación de un seguro y posterior indemnización a los obreros afectados por este tipo de contingencias.

##### **4.1.1.1. Implementación del accidente en el trayecto en la legislación peruana.**

###### **A. Datos estadísticos de trabajadores en el Perú:**

En primer lugar consideramos importante detallar la cantidad de personas en nuestro país, para lo cual es oportuno precisar, según la nota de prensa N° 123, para junio del 2019, la población en el Perú, era la cantidad de 32 millones 131 mil 400 habitantes. (INEI, 2019). En segundo lugar es pertinente desarrollar la cantidad de trabajadores activos en nuestro país, para posteriormente poder relacionarlo con la necesidad grande, que tienen todos estos de poder trasladarse de su domicilio a su centro de labores y viceversa y el riesgo que corren en ese itinerario, quedando al desamparo en caso que suceda cualquier tipo de contingencias en el desplazamiento, para lo cual el INEI (2020), estableció de acuerdo a “La Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG) con datos hasta el 2018, estimo que hasta ese año había 16 millones 776 mil peruanos trabajando, y en Lima Metropolitana, se estimó que existen 4 millones 824 mil personas con empleo” (párr. 10). Así también de esa cantidad, el 72% de la población económicamente activa según la encuesta (12 millones 152 mil 600 personas), están empleadas en

el sector informal, no gozando de ninguna protección por parte del ordenamiento jurídico.

Ahora bien, todos estos trabajadores necesitan movilizarse hacia su trabajo, con la finalidad de cumplir con sus labores de acuerdo a las condiciones que hubiesen pactado con su empleador, y luego, necesitan regresar a su hogar una vez cumplido con su horario o jornada de trabajo. Por lo tanto, son millones los trabajadores que a diario tienen la necesidad natural de desplazarse hacia su centro de labores, exponiéndose a riesgos y contingencias en el itinerario, las cuales en nuestro ordenamiento jurídico no se brinda protección al obrero ante este tipo de contingencias, que ya han sido reconocidas por instrumentos internacionales en protección del derecho a la seguridad y salud de los obreros.

#### **B. Datos estadísticos de accidentes de trabajo en el Perú:**

Por otro lado es importante remarcar la cantidad de contingencias laborales suscitadas en nuestro país en los últimos 10 años, para lo cual nos remitimos a la data estadística del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE, 2020), quien en sus anuarios establece que:

- En el mes de setiembre de 2010 a diciembre de 2011, se suscitaron 4 926 contingencias laborales en todo nuestro territorio nacional.
- En el año 2012 se suscitaron 15 508 contingencias laborales.
- En lo concerniente al año 2013, establece que se suscitaron 18 962 contingencias laborales.
- En el año 2014 se suscitaron 14 750 contingencias laborales.
- En el año 2015, establece que 20 968 trabajadores fueron víctimas de contingencias laborales.

- En el año 2016, establece que se suscitaron 20 913 contingencias laborales.
- En el año 2017, se suscitaron 15 665 trabajadores afectados por contingencias laborales.
- En el año 2018, se establece que se suscitaron 20 132 contingencias laborales.
- En el año 2019, se suscitaron 34 800 trabajadores afectados por contingencias laborales.
- En lo que va del año 2020, se establece que desde el mes de enero hasta agosto se ha suscitado 12 413 contingencias laborales.

Valga aclarar que dicha data estadística toma en cuenta solo los accidentes laborales suscitados dentro del centro de labores y en base a los trabajadores formales en nuestro país, y la gran interrogante que nace es ¿y el resto de trabajadores acaso no se encuentran protegidos? ¿Solamente se considera accidente de trabajo, el acontecido dentro del centro de labores?, para responder a dichas interrogantes debemos tener en cuenta que en nuestro país la mayor parte de trabajadores pertenecen al sector informal, los cuales no son tomados en cuenta en dicha data estadística, consecuentemente no encontrándose protegidos, ni amparados por la Ley, quedando a su suerte, siendo nuestra triste realidad día a día. Por otro lado a contrario sensu solamente se toma en cuenta en la data estadística a los trabajadores formales, los cuales si relacionamos los datos estadísticos de los últimos diez años, nos damos cuenta que cada año se incrementan las contingencias laborales en nuestro país, no existiendo una respuesta rápida ante dichas contingencias por parte del empleador, quedando expuesto el obrero a muchos peligros que al final del día terminan afectando su salud y su vida y de manera indirecta afectan a sus familiares;

también es oportuno recalcar que de la data estadística solamente se toma en referencia las contingencias suscitadas dentro del centro de labores, y la gran interrogante que nace es ¿solamente debemos considerar como contingencia laboral lo suscitado dentro del centro de labores? De una simple mirada a nuestra legislación laboral vigente podemos advertir que se considera como contingencia laboral lo suscitado dentro del centro de labores o en cumplimiento de una orden directa del patrono fuera del centro de labores, a grandes rasgos en nuestra legislación solamente se considera como contingencia laboral lo antes señalado y es ahí que nos preguntamos, el desplazamiento del obrero al centro de labores ¿no es acaso por la intención de prestar sus servicios a favor de su patrono? La respuesta es sí, el obrero se traslada de su domicilio a su centro de labores premunido de la voluntad de prestar sus servicios a favor de su patrono conforme a lo pactado en el contrato de trabajo, por lo tanto al amparo del derecho a la seguridad y salud que gozamos todos los trabajadores, consideramos el reconocimiento de la figura del accidente *in itinere* en nuestra legislación vigente, ya que con su incorporación se calificaría como contingencia laboral el infortunio sufrido por el trabajador en el trayecto llámese como por ejemplo, accidentes vehiculares, atropellos, caídas, y cualquier lesión que sufra el obrero camino de su domicilio a su centro de labores o viceversa; aclarando que para su calificación como contingencia de índole laboral tendrá que demostrar la concurrencia de los requisitos desarrollados en los apartados anteriores del presente trabajo.

### **C. Datos estadísticos de accidentes de tránsito:**

Para hablar de la implicancia de los accidentes de tránsito a nivel nacional es necesario señalar que a través de un informe, La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018) estableció que anualmente 1.35 millones de personas pierden la vida producto de los accidentes de tránsito en el mundo.

Nuestro país, no es ajeno a esa realidad, ya que para el año 2009 respecto de la incidencia de los accidentes de tránsito a nivel nacional, se señala que para aquel año la cantidad de vehículos del parque automotor a nivel nacional era de 2, 826,909 y se habían registrado un promedio de 99,170 accidentes de tránsito; estableciendo y relacionando que por cada 10,000 vehículos ocurrían 351 accidentes de tránsito. (INEI, 2009). Así también señalo que, para el año 2009, la tasa de accidentes de tránsito a nivel nacional respecto de cada 100 mil habitantes fue de 340 accidentes.

Según el estudio estadístico del INEI (2018), respecto de los accidentes de tránsito, para el año 2012 a nivel nacional se registraron 4,037 víctimas fatales de accidentes de tránsito a nivel nacional, para el año 2013 dicho número descendió, registrando 3,176 víctimas fatales de accidentes de tránsito. En el año 2014 el número de víctimas fatales de accidentes de tránsito fue de 2,798, mientras que para el año 2015 dicho número ascendió a 2,965. Al año siguiente, 2016 el registro de personas que perdieron la vida producto de accidentes de tránsito fue de 2,696, mientras que en el año 2017 se registraron 2,826 víctimas fatales de accidentes de tránsito, y para el año 2018 se registró un aumento en las víctimas fatales por accidentes de tránsito el cual fue de 3,244.

Así también se debe precisar que, del mismo estudio, en el año 2018, se registraron 87,480 denuncias de accidentes de tránsito no fatales, los cuales son divididos en choque, atropello, choque y fuga, despiste, caída, atropello y fuga, choque y atropello, volcadura y otros.

La Policía Nacional del Perú (PNP, 2019) a través de la dirección de estadística sostiene que en el año 2010 se registraron 83,656 accidentes de tránsito a nivel nacional, para el año 2011 se registraron 84,495 accidentes de tránsito, mientras que en el año 2012 se registró un aumento a 94,923 accidentes de tránsito, al

siguiente año 2013 los accidentes de tránsito registrados fueron de 102,762 siendo esta cifra la más alta en la década; para el año 2014 el número de accidentes de tránsito registrados fue de 101,104; el año siguiente 2015 el número de este tipo de accidentes fue de 95,532; y al año siguiente 2016 el número de accidentes de tránsito fue de 89 304, similar cifra se registró el año 2017 con 88,168 accidentes de tránsito; y finalmente en el año 2018 se contaron un total de 90,056 accidentes de tránsito.

Debemos precisar que de la búsqueda de datos estadísticos que refieran sobre personas que se dirigen de su domicilio a su centro de labores o viceversa y en el trayecto sufriesen accidentes de tránsito, no se ha podido localizar estadística, ni estudio alguno que nos arroje dichos datos debido a que en nuestro ordenamiento jurídico no está reconocido la figura del accidente en el trayecto como accidente de trabajo; por lo tanto se hace de una imperiosa necesidad poder legislar dicha figura ya que, de los datos recabados en la presente investigación, junto a lo referido por los entrevistados, los accidentes en el trayecto al trabajo desde el domicilio o viceversa si se encuentran presentes en nuestra realidad.

#### **4.1.1.2. Instauración de políticas preventivas tomando como base a países extranjeros:**

La hipótesis planteada en esta investigación está referida a que con la adopción del accidente en el trayecto en la legislación laboral peruana permitirá la instauración de una política preventiva por parte del empleador a favor de los trabajadores, y para poder desarrollar esta, debemos tomar en cuenta lo instaurado en los países extranjeros.

Es así, que en España, se determinó que el patrono, es el obligado a garantizar la seguridad y salud de los obreros a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo (artículo 14.2, Ley de Prevención de Riesgos Laborales, 1995).

De este modo será el patrono el encargado de adoptar todas las medidas preventivas que permitan eliminar o reducir los riesgos *in itinere* a los que se encuentran expuestos los obreros a su cargo, ahora bien, en un punto de comparación con nuestra legislación nacional, la Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo tiene por objeto prevenir los accidentes y los daños a la salud que sean consecuencia del trabajo, o guarden relación con la actividad laboral que desarrollan (artículo 4, Ley N° 29783, 2011)

Así también, establece que La Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo debe tener en cuenta las grandes esferas de acción siguientes, en la medida en que afecten la seguridad y la salud de los trabajadores: e) Medidas para garantizar la compensación o reparación de los daños sufridos por el trabajador en casos de contingencias laborales (artículo 5, Ley N° 29783, 2011).

Teniendo en cuenta lo estipulado en nuestra regulación, si llegara a regularse la figura del accidente en el trayecto en la legislación peruana como accidente de trabajo, esta tendría que adecuarse a la Política de Seguridad y Salud en el Trabajo, con la finalidad de prevenir este tipo de contingencias, debiendo tener en cuenta lo siguiente:

**A. Plan de prevención del accidente *in itinere*:** para ello se establece diversos planes, entre ellos se presenta:

- **El plan de gestión del accidente *in itinere* a través de los siguientes pasos:**

**1) Evaluación de posibles riesgos en el trayecto;** debiendo los empleadores conocer cómo se desplazan los trabajadores desde su domicilio hacia su centro de labores, de igual forma sus hábitos de movilidad, para poder aplicar un correcto plan de prevención. Es importante tomar en cuenta la ubicación del centro de trabajo, realizar un análisis de los hábitos de movilidad de los trabajadores,

analizar los tipos de movilidad existentes en cada realidad, los posibles riesgos al momento de entrar al centro de labores, el desplazamiento al trabajo y poder establecer medidas preventivas.

**2) Establecimiento de un grupo evaluador;** Un paso importante será contar con un equipo de trabajo que participe de manera íntegra en establecer, elaborar y analizar los posibles riesgos vinculados a los trabajadores. Pudiendo conformarlos los trabajadores, empleador y especialistas en el tema.

**3) Para realizar el análisis de hábitos de movilidad;** lo más oportuno sería realizar una encuesta que permita conocer los modos de movilidad de los obreros y las razones para usarlos, los horarios y rutas de trayecto más frecuentes, la distribución de los lugares de residencia de los obreros, los futuros cambios y su nivel de aceptación por parte de los trabajadores. Se debería procurar en recibir las respuestas de todos los obreros

**4) La importancia de la información obtenida:** Una vez aplicada las encuestas se podrán proponer medidas de movilidad acordes con los resultados, sin embargo este resultado no debe detener las evaluaciones de riesgos en el trayecto.

**B. Análisis de riesgos de los medios de transporte;** después de haber obtenido las respuestas sobre las encuestas, se podrán identificar que medios se utilizan para desplazarse desde su hogar a su centro de labores los trabajadores. Además deberá evaluarse toda información sobre:

- Riesgos del plan de prevención de riesgos en el trayecto entre el domicilio al centro de labores del trabajador o viceversa.

- El tiempo de renovación para realizar las evaluaciones de los riesgos *in itinere*.
- La consulta a los trabajadores o a sus representantes sobre la adopción de medidas preventivas.

Deberá priorizarse en detectar lo siguiente:

- Las causas más comunes de accidentes de cada tipo de transporte, ya sea a nivel local, con énfasis en los que estén involucrados trabajadores de la empresa.
- Las razones por las que los trabajadores eligen esos transportes.
- El nivel de seguridad para evitar este tipo de accidentes en el trayecto por parte de cada transporte.

**C. Evaluación a las rutas de acceso al centro de trabajo;** para poder detectar los trayectos con mayor frecuencia de uso por los obreros y más próximos a las instalaciones de la empresa, definiendo radios de actuación en función del alcance deseado. De esta forma al conocer las características de los accesos a los centros de trabajo, se podrá tener un mejor alcance para evitar dichos accidentes. Se debe procurar:

- Identificar y medir el nivel de riesgo en el trayecto usado por el empleador.
- Proponer acciones de mejora viables para conseguir una conducción o transitabilidad más segura.

Se recomienda seguir los siguientes pasos:

**a)** Analizar los datos sobre:

- Flujo de tránsito en los días de la jornada laboral.
- Tasa de accidentalidad.
- Identificación de los lugares más peligrosos.

**b)** En caso de que hubiera tenido lugar algún accidente *in itinere* en la empresa, antes de que realice el plan de prevención, se debe analizar los datos sobre este accidente (fecha, lugar, hora, gravedad, tipo de transporte etc.).

- c) Identificación los trayectos principales y secundarios usados por los trabajadores.
- d) Revisión y evaluación de las condiciones de seguridad de las vías utilizados por los trabajadores.

Se analizarán, entre otros, los siguientes parámetros:

- Tipo de vía: diseño, trazado, pavimento, anchura, número de carriles, etc.
- Señalización: colocación, diseño y percepción.
- Entorno de la vía y trayectos utilizados.
- Hora punta y tipo de vehículos que circulan.
- Nivel de luminosidad.
- Climatología: como la presencia de lluvia, niebla y otros.
- Identificación de zonas con alto índice de accidentalidad.

Se pueden grabar en videos las rutas definidas como más utilizadas y utilizar posteriormente, para formaciones internas de los trabajadores.

- ✚ Se deben comunicar las conclusiones del análisis de riesgos de acceso al centro de trabajo a todos los obreros mediante acciones de comunicación interna o sesiones de formación específica.

Todos estos aspectos han de tenerse en cuenta en la evaluación del riesgo.

**D. Finalmente se deben proponer medidas preventivas**, dichas medidas tendrán por objeto prevenir o reducir los accidentes *in itinere*, pudiendo estar orientadas a cumplir con lo establecido en la normativa en relación con la formación y sensibilización de trabajadores, e investigación y análisis de accidentes.

#### **4.1.1.2.1. Educación vial:**

Una de las medidas preventivas más eficaces que pueden ser de utilidad, son las vinculadas a la formación e información de trabajadores en el tema de la seguridad vial, la misma que debe

ser impartida a todos los obreros, de ser el caso puede realizarse charlas especiales para aquellos que utilizan una sola movilidad como autos y bicicletas, precisándose los cursos en estos medios. La recomendación es que se brinden de forma periódica, sensibilizando a los empleados sobre los riesgos de cada modo de movilidad.

Esta formación vial puede darse con distintos formatos e intensidades. Tanto en lo que se refiere a formatos on-line, presenciales, teóricos y prácticos o híbridos, incorporando distintos formatos. A su vez, en cuanto a extensión y profundización de los contenidos, los hay más básicos o los que entran más a fondo, pero también más especializados por ámbitos o categorías profesionales. En definitiva, hay una gran diversidad que se adapta según las necesidades y los objetivos de cada organización, así como, al interés que tienen a la hora de enfocar los esfuerzos y los recursos en formación vial segura.

#### **4.1.1.2.2. Declaración jurada del domicilio habitual:**

Conforme a la revisión del derecho comparado, el empleador deberá solicitar que el trabajador a través de una declaración jurada señale la dirección de su domicilio habitual para que el empleador pueda establecer un plan de prevención de riesgos de tránsito, con la finalidad de evitar que sucedan estos tipos de accidentes o, cuando se susciten estos, se pueda dictaminar si el trabajador se encontraba en el trayecto a su domicilio habitual o de este a su centro de labores.

En base a esta información, se facilitan los medios para que el empleador pueda establecer el plan de movilidad pertinente, teniendo en cuenta el domicilio y otros datos de igual importancia como el horario de ingreso, los medios de transportes que transitan en este trayecto, entre otros.

#### 4.1.1.3. **Contratación de un seguro e indemnización ante contingencias *in itinere*:**

La hipótesis planteada en esta investigación está referida a que con la adopción del accidente en el trayecto en la legislación laboral peruana, permitirá a los obreros gozar de un seguro y posible indemnización, para lo cual desarrollaremos los seguros que existen en nuestro ordenamiento vigente:

**A. Seguro Social de Salud:** En cuanto a los subsidios por infortunios laborales en nuestro ordenamiento jurídico vigente, debemos tener en cuenta lo prescrito por la Ley N° 26790, quien en su artículo 12° prescribe que tiene derecho a subsidio por incapacidad temporal los afiliados regulares que cumplan los siguientes requisitos:

- Que cuenten con tres meses de aportaciones consecutivos o con cuatro no consecutivos dentro de los seis meses calendario anterior al mes en que se inició la causal.
- En caso de contingencia basta que exista afiliación. (Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud N° 26790, 1997)

Por otro lado debemos tener en cuenta lo establecido por la Ley N° 28791, que prescribe que el subsidio equivale al promedio diario de las remuneraciones de los 12 últimos meses calendarios inmediatamente anteriores al mes en que se inicia la contingencia, si el total de los meses de afiliación es menor a doce, el promedio se determinara en función a los que tenga el afiliado. (Ley que modifica a la Ley N° 26790, 2006)

Es oportuno mencionar que el derecho de susidio se adquiere a partir del vigésimo primer día de incapacidad, dicho de otro modo los primeros veinte días de incapacidad el empleador o cooperativa continúan obligados al pago de la remuneración; se acumulan los días de incapacidad remunerados durante cada año.

El subsidio se otorga mientras dure la incapacidad del obrero, teniendo hasta un máximo de once meses y diez días consecutivos, según el Decreto Supremo N° 009-97-SA, en su artículo 15° establece que el derecho a subsidio es por cuenta del Seguro Social de Salud, que se adquiere a partir del vigésimo primer día de haber sufrido la incapacidad, la entidad empleadora continua obligada al pago de la retribución o remuneración, este subsidio se otorga mientras dure la incapacidad del obrero y en tanto no realice trabajo remunerado hasta un máximo de once meses y diez días consecutivos, con sujeción a los requisitos y procedimientos que señale EsSalud. (Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud, Decreto Supremo N° 009-97-SA, 1997)

Según el Acuerdo de Consejo Directivo N° 58-14-EsSalud-2011, artículo 11° establece que las prestaciones económicas serán pagadas directamente por EsSalud o por la Entidad empleadora, en este último supuesto será EsSalud quien reembolsara dichos montos. (Acuerdo de Consejo Directivo N° 58-14-EsSalud -2011, 2011)

Por otro lado es importante remarcar una diferencia entre las Empresas Prestadoras de Salud, llámese en adelante EPS y el Seguro Social de Salud; considerándose a las EPS como aquellas empresas privadas con propia infraestructura que brindan servicios de atención en salud encontrándose bajo la supervisión de la Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD), las EPS trabajan de manera conjunta con otras empresas privadas como por ejemplo, hospitales privados, clínicas, consultorios privados, etc. Teniendo como finalidad brindar la cobertura del servicio de salud (Superintendencia Nacional de Salud [SUSALUD], 2020).

Otra diferencia significativa que podemos remarcar es lo referido a los pagos económicos o aportes, teniendo presente que para las EPS es cubierto por el propio patrono, dicho de otro modo no es un

descuento al salario del obrero, además los patronos tienen la libertad de elegir quedarse en EsSalud o afiliarse a una EPS de su libre elección y preferencia, pero en caso que el obrero se afilie a EsSalud, al amparo del D.S. N° 009-97-SA, que prescribe en su artículo 33° que la empresa empleadora aportara el 9% de la planilla por cada obrero para que estos se encuentren cubiertos al 100%, del mismo modo si el obrero elige a la EPS, la empresa aportara el 2.25% del sueldo a la EPS elegida por los obreros y una 6.75% se seguirá aportando a EsSalud, por lo tanto aun cuando un obrero se encuentre afiliado a una EPS, no pierde su derecho de atenderse en EsSalud, las EPS y EsSalud atenderán obligatoriamente los diagnósticos de la capa simple, mientras que los componentes de la capa compleja corresponde a EsSalud. (Paredes, 2014).

**B. Seguro Vida Ley:** nace con la dación del Decreto Legislativo N° 688, el cual prescribía la obligación del empleador a contratar un seguro de vida en grupo para todos sus obreros que tengan más de cuatro años laborando en la empresa, así también el patrono podía contratar de manera optativa, el seguro para todo el personal que tenga más de tres meses de prestación de servicios, posteriormente ha sido modificado con la dación del Decreto de Urgencia N° 044-2019 y regulado por el Decreto Supremo N° 009-2020-TR, trayendo consigo como principal novedad, que dicho seguro es obligatorio de contratar desde el primer día de la relación laboral.

Según la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG, 2020), establece que el Seguro Vida Ley, es un tipo de seguro que contempla beneficios para dar alivio económico temporal a los familiares de un obrero ante fallecimiento por muerte accidental, natural o invalidez permanente, total, sin importar la actividad económica que realice, la compañía o si el accidente o enfermedad que trajo consigo el fallecimiento del obrero sucedió durante su jornada laboral, ya que este seguro otorga protección las 24 horas

del día, siendo obligatorio su contratación por parte del patrono y se activa desde el primer día de labores del obrero.

Este seguro beneficia a todos los obreros del sector privado, independientemente del régimen laboral y modalidad contractual al que se encuentran inmerso los sujetos, como también a los obreros de entidades y empresas del sector público que se encuentren inmersos al régimen laboral del decreto legislativo 728, Ley de Fomento del Empleo.

Las coberturas que este tipo de seguro ofrece en caso de fallecimiento del obrero por muerte natural, accidente o si quedara con una invalidez permanente total, la aseguradora indemnizara a los beneficiarios con los siguientes montos:

- Muerte Natural: 16 remuneraciones.
- Muerte accidental: 32 remuneraciones.
- Invalidez permanente total: 32 remuneraciones.

Es importante mencionar que el Seguro Vida Ley, nace con un carácter tuitivo en protección de todo trabajador, lo cual consideramos muy beneficioso para los obreros, pero no consideramos idóneo para las contingencias *in itinere*, debido a que la implementación de dicho seguro, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 3° del D.S. N° 009-2020-TR, es de manera progresiva, concordante con lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto de Urgencia N°044-2019, la cual si aplicamos dicho seguro al accidente en el trayecto traería consigo confusión, debido a que aún se encuentra implementándose, muy aparte de esto, el Seguro Vida Ley nace con la naturaleza de proteger al trabajador y lo que se pretende con la incorporación del accidente en el trayecto es también brindar protección a los obreros en el desplazamiento de su domicilio a su centro de labores y viceversa, por lo tanto al querer utilizar este

tipo de seguro para la contingencia en el trayecto restaría protección al obrero; por otro lado, de regularse el accidente en el trayecto en nuestra legislación, sería catalogado como un accidente de trabajo y su tratamiento estaría a cargo del Seguro Social de Salud, y también se considera viable para este tipo de contingencia *in itinere* un seguro con devolución a cargo de empresas aseguradoras privadas, que cubra las indemnizaciones a los trabajadores afectados.

**C. Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR):** fue creado por la Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social y se rige de acuerdo al D.S. 003-98-SA, Normas Técnicas del SCTR, teniendo como finalidad otorgar prestaciones económicas y de salud por infortunios laborales, y enfermedades profesionales a los trabajadores (empleados independientes o dependientes y obreros), que mantienen la condición de afiliados regulares del Seguro Social de Salud, y que prestan sus servicios en un centro de labores en el que se desarrollan actividades de riesgo consideradas en la Ley, dichas prestaciones de salud están a cargo de EsSalud o de una Entidad Prestadora de Salud (EPS), las prestaciones económicas serán contratadas a libre elección por la empleadora con una compañía de seguros o con la ONP. (Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, D.S. 003-98-SA, 1998)

Valga aclarar que las empresas que son obligadas a contratar el SCTR, son aquellas que realizan actividades de riesgos, las cuales de manera detallada se encuentran en el anexo 5 del D.S. 009-97-SA, reglamento de la Ley N° 26790.

Pero no todo es color de rosa sobre el SCTR, ya que García (2020), nos dice que, en la práctica encontramos grandes vacíos y problemáticas en su normativa, lo que genera confusión e incertidumbre en la aplicación de este tipo de seguros, clasificando las siguientes problemáticas:

- **Problemática en la normativa del SCTR – Salud:** podemos identificar una problemática en la aplicación de la cobertura médica, dándose cuando ocurre un cambio de aseguradora, dicho de otro modo cuando el patrono decide cambiar de empresa prestadora del SCTR de cobertura de salud, la interrogante que se desprende es quien de las dos aseguradoras es la que debe brindar atención medica al obrero afectado, dicha problemática es importante resolverlo, ya que en la actualidad en ocasiones sucede que a pesar que el patrono tiene contratado el seguro con una aseguradora nueva, la anterior continua brindado atención medica al obrero, esto debido a que se está con un grupo de trabajadores atendidos por una aseguradora y otro grupo con la otra aseguradora no existiendo una delimitación, trayendo consigo confusiones; por otro lado, en lo referente hasta cuándo debe brindarse la atención medica al asegurado, lo ordinarios es hasta que el obrero se recupere, sin embargo el D.S. N° 003-98-SA, en su artículo 13° numeral II, prescribe que debe brindarse atención hasta la recuperación total del obrero o hasta declarar la invalidez permanente o parcial.

Haciendo alusión a la invalidez parcial permanente, esta equivale al menoscabo del obrero de 20% e inferior a 50%, pudiendo interpretarse que una vez el obrero tenga este menoscabo lo cual no debería seguir con la cobertura, a contrario sensu dándole otra interpretación a la norma seria que en lo referido a la invalidez parcial permanente, se hace referencia a la invalidez superior a 50% de menoscabo, lo cual trae consigo que el obrero al acceder a una pensión vitalicia conforme al SCTR, ya no gozara de cobertura médica por la aseguradora y debe atenderse en EsSalud.

Como se desprende de dicha problemática planteada, la norma no es clara, ya que permite varias interpretaciones y genera una

controversia que muchas veces tendrá que ser resuelta en vía judicial o arbitral. (García, 2020, Lp Pasión por el derecho, parr. 6)

- **Problemática en la normativa del SCTR – Pensión:** la controversia existente está en determinar que sucede cuando el asegurado no accede a una pensión y corresponde otorgarle una indemnización por el daño equivalente a 20% e inferior al 50%, si nos remitimos a la norma en artículo 18° establece que será la aseguradora la que efectuara el pago único al asegurado invalido, el equivalente a 24 mensualidades de pensión calculada en forma proporcional a la que correspondería a una invalidez permanente total (Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, D.S. 003-98-SA, 1998).

De una interpretación a la norma podemos decir, que la forma de otorgar la indemnización es de manera proporcional, por su lado nuestro máximo intérprete el Tribunal Constitucional no tiene una posición uniforme existiendo una suerte de incertidumbre sobre si en el pago de la indemnización debe de multiplicarse el grado de menoscabo, con la aplicación de dicho grado modificaría significativamente el monto de la indemnización que percibe el obrero, en otras palabras el asegurado no recibiría una indemnización igual si tuvo 20% a otro que obtuvo 45%.

La Corte Suprema por su lado, ha logrado adoptar una posición, debiendo multiplicarse el grado de menoscabo en la indemnización a pagarse al obrero afectado. (Casación N° 17147-2013, 2013)

De lo desarrollado anteriormente podemos advertir una serie de problemas y vacíos en la normativa del SCTR, que generan complicaciones, afectando al obrero asegurado, quien no puede contar con una conducta predecible de parte de la aseguradora al momento de brindarse la cobertura económica y salud, quedando a la suerte del criterio que se adopte; por otro lado la aseguradora no

puede medir adecuadamente el riesgo para determinar la prima de este tipo de seguro, debido a que no existe un criterio dominante de hasta cuándo debe brindarse atención médica al obrero víctima del infortunio laboral y cuál sería el monto de la indemnización a pagar, generando controversias que se ven ventiladas en el ámbito administrativo, judicial y arbitral, trayendo consigo gastos económicos, de tiempo, en perjuicio del obrero afectado por la contingencia laboral, lo cual podemos advertir que en vez de proteger al trabajador, lo estamos creando más conflicto que le perjudican.

En base a lo señalado anteriormente no creemos conveniente que la contingencia en el trayecto al ser considerada como una contingencia de índole laboral, deba ser protegida por el SCTR, esto debido a que, a ver ya pasado muchos años desde su regulación aún existe problemas y vacíos en su regulación y aplicación, por otro lado también que sí, quisiéramos que fuese protegido mediante este tipo de seguro tendríamos que agrégalo en el anexo 5 del D.S. 009-97-SA, como una actividad riesgosa a los infortunio que suceden en el trayecto del domicilio al centro de labores y viceversa.

**D. En el caso del accidente *in itinere*:** en primer lugar es importante remarcar que al considerarse al infortunio en el trayecto como un accidente de carácter laboral, de acuerdo a nuestra normativa vigente su tratamiento se equipararía al accidente laboral dentro del centro de labores, por lo tanto regiría el Seguro Social de Salud en la prestación de salud a los obreros afectados por este tipo de contingencias.

Por otro lado nosotros consideramos prudente que para su tratamiento debería crearse un seguro que rijan solo para este tipo de contingencias llamado seguro ante accidentes *in itinere* y que brinde cobertura económica y salud, a los trabajadores afectados por las contingencias suscitadas en el desplazamiento de su domicilio a su

centro de labores o viceversa, este seguro puede realizarse con cualquier Entidad Prestadora de Salud, a libre elección del patrono y pactando bajo los términos que consideren idóneos, las EPS, tendrá como objetivo asesorar en las medidas preventivas ante este tipo de contingencias y reparar los daños sufridos por el obrero en el desplazamiento, valga aclarar que este tipo de contingencias será reconocido para todos los trabajadores sin distinción del régimen laboral que se encuentre.

Por otro lado se propone que estos seguros sean en la modalidad de reversibles o retornables, evitando de esta manera generar gastos excesivos a los patronos, teniendo como punto de partida que en los contratos de trabajo a plazo indeterminado se pacte entre el empleador y la empresa aseguradora una fecha para que el monto que se ha aportado pueda ser devuelto a poder del empleador, y en el caso de los contratos a plazo fijo se establezcas también bajo qué condiciones esto se podrá revertir los montos aportados y el plazo establecido.

Es importante mencionar que actualmente operan en nuestro país las siguientes EPS:

- **Pacífico EPS:** funciona desde el 13 de agosto de 1999, mediante Resolución SEPS de Autorización de Funcionamiento 012-99-SEPS.
- **Mapfre EPS:** funciona desde el 04 de octubre del 2007, mediante Resolución SEPS de Autorización de Funcionamiento N° 52-2007-SEPS/IG.
- **Rímac EPS:** funciona desde el 24 de agosto de 1998, mediante Resolución SEPS de Autorización de Funcionamiento N° 005-98-SEPS.

- **La positiva Sanitas EPS:** funciona desde el 2 de diciembre de 2009, mediante Resolución SEPS de Autorización de Funcionamiento N° 075-2009-SEPS/I, y cambio de denominación el 05 de octubre de 2012.

Que de incorporarse la figura del accidente *in itinere*, en nuestra legislación vigente el patrono tendrá una amplia variedad de EPS en cobertura de salud y económica para poder contratar en beneficio de sus obreros, pudiendo pactar con cualquiera de ellas en los términos y condiciones que consideren idóneo para la protección del trabajador ante futuras contingencias que se susciten en el desplazamiento del domicilio al centro de labores o viceversa.

Según SUSALUD (2020), los asegurados en nuestro país son:

- **Asegurado regular:** se encuentran los obreros dependientes, cualquiera sea la modalidad de contratación, también considera como beneficiarios de este tipo de seguros a la conyugue, concubina y los hijos.
- **Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo:** se encuentran aquellos asegurados que cuentan con coberturas por contingencias laborales y enfermedades profesionales, que tienen contrato con las EPS. Por otro lado si el asegurado fuera víctima de algún siniestro, él o su familia recibirían prestaciones económicas como pensión de invalidez, gastos por sepelio y pensión de sobrevivencia.
- **Asegurado potestativo:** se consideran a los obreros independientes que se afilian a las EPS de forma voluntaria, teniendo los mismos derechos que un trabajador regular, según a los planes elegidos.

- **Seguros con devolución o con retorno:** es aquel seguro que ofrece beneficios básicos, entre ellos indemnización por invalidez o muerte, y a diferencia de los demás seguros ofrece una ventaja añadida que permite el ahorro con devolución hasta el monto completo de lo ahorrado al finalizar la vigencia del seguro; el plazo de ahorro y el monto de aportación es elegido por las partes, pudiendo beneficiarse el asegurado y su familia, ya que si el asegurado fallece por muerte accidental o natural la familia recibe una indemnización preestablecida; y al vencer el plazo del seguro reciben hasta el 100% de las aportaciones sino ha fallecido el titular y después de terminado el contrato. (Rankia, 2019, párr. 5)

Pongamos un ejemplo de seguros con devolución en el caso de Rímac, ofrece opciones desde S/ 35 soles de pago mensual o prima y puede el asegurado acceder a los siguientes beneficios:

- ✓ Descuento en la clínica internacional (a solicitud del cliente).
- ✓ Más de 150 000 personas afiliadas al seguro.
- ✓ Devolución hasta el 100% del aporte.
- ✓ Atención de emergencia las 24 horas.

Encontrándose excluidas del seguro.

- ✓ Suicidio.
- ✓ Pena de muerte, actos delictivos, peleas.
- ✓ Daños del heredero o beneficiario contra el asegurado.
- ✓ Actividades o deportes de riesgo.
- ✓ Accidentes por consumo de alcohol

Al amparo de lo desarrollado anteriormente somos de la opinión que de regularse la figura del accidente *in itinere* en nuestra legislación vigente, al amparo del derecho a la salud y seguridad que gozamos todos los obreros lo más idóneo sería la contratación de un seguro con devolución que cubra contingencias que se pudieran suscitar en el trayecto al obrero de su domicilio a su centro de labores o viceversa, resultando este tipo de seguros más beneficioso tanto para el patrono como para el obrero, ya que por parte del primero le permitirá a un plazo determinado poder recuperar hasta el 100% del monto aportado y por parte del segundo estará protegido ante posibles contingencias que se pudiesen suscitar en el desplazamiento de su domicilio al centro de labores.

## **E. Proyecto de Ley:**

### **PRESENTACIÓN:**

Los estudiantes de la Escuela Profesional de Derecho, de la Universidad Cesar Vallejo – Filial Chimbote; Fernando Alberto Lozano Rafaile y Sebastian Nicolas Rojas Herrera, proponen lo siguiente:

### **PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA AL ACCIDENTE *IN ITINERE* Y MODIFICA EL DECRETO SUPREMO N° 005-2012 TR. (REGLAMENTO DE LA LEY DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO)**

### **FÓRMULA LEGAL:**

El congreso de la republica

Ha dado la siguiente ley

### **LEY QUE INCORPORA AL ACCIDENTE *IN ITINERE* Y MODIFICA EL DECRETO SUPREMO N° 005-2012 TR. (REGLAMENTO DE LA LEY DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO).**

**Artículo 1°. Modificación del artículo 93° del Decreto Supremos N° 005-2012 TR, reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.**

**Modifíquese** el artículo 93° del Decreto Supremos N° 005-2012 TR, en los siguientes términos:

**“Artículo 93.-** El desplazamiento a que hace referencia el artículo 54 de la Ley comprende todo desplazamiento que realice el trabajador en cumplimiento de una orden del empleador, la ejecución de una labor por encargo de éste, como parte de las funciones asignadas, incluso si ésta se desarrolla fuera del lugar y las horas de trabajo; **también se incluye**

**el desplazamiento entre el domicilio del trabajador al lugar de trabajo y viceversa.”**

**Artículo 2°. Incorporar en el Decreto Supremos N° 005-2012 TR.**

**Agréguese el:**

**“Artículo 93°- A. Requisitos para la concurrencia del accidente en itinere.**

Para que todo aquel accidente ocurrido en el desplazamiento entre la ida o retorno del centro de labores y domicilio, se considere accidente de trabajo es necesario la concurrencia de manera copulativa de los siguientes requisitos:

- A. El accidente debe suceder en el trayecto habitual de ida o retorno entre el centro de labores y el domicilio del trabajador.
- B. El accidente ocurrido debe estar próximo a las horas de ingreso o salida del centro de labores del trabajador, incluyendo cuando el empleador estime un aumento o disminución de horas laborales.
- C. El cumplimiento de las labores debe ser la razón primordial para el desplazamiento del trabajador, ya sea para empezar o terminar sus labores”.

**Artículo 3°. Incorporar como obligación del empleador y como deber del trabajador lo siguiente.**

**Agréguese el:**

**“Artículo 93° - B. Obligación del empleador y deber del trabajador.**

- A. El empleador tendrá la obligación de solicitarle la dirección de su domicilio para que de esta forma se puedan señalar cuales son los medios idóneos a utilizar para el desplazamiento del centro de labores y domicilio del trabajador.
- B. Es obligación del trabajador poner en conocimiento la dirección de su domicilio o variación de este al empleador.

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

Según la nota de prensa N° 123, para junio del 2019, se establecía como población en el Perú la cantidad de 32 millones 131 mil 400 habitantes (INEI, 2019). Por otro lado el INEI (2020), estableció que “según la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG) con datos hasta el 2018, estimo que hasta ese año había 16 millones 776 mil peruanos trabajando, y en Lima Metropolitana, se estimó que existen 4 millones 824 mil personas con empleo” (párr. 10). Así también de esa cantidad, el 72% de la población económicamente activa según la encuesta antes señalada (12 millones 152 mil 600 personas), están empleadas en el sector informal. Ahora, todos estos trabajadores necesitan movilizarse hacia su trabajo, con la finalidad de cumplir con sus labores de acuerdo a las condiciones que hubiesen pactado con su empleador, y luego, necesitan regresar a su hogar una vez cumplido con su horario o jornada de trabajo. Por lo tanto, son millones los trabajadores que a diario tienen la necesidad natural de desplazarse hacia su centro de labores.

En nuestro país según el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE, 2020), en su boletín estadístico mensual, correspondiente al mes de enero señala que “han ocurrido 2 897 accidentes laborales a nivel nacional” (párr. 1), Es de indicar que dichos trabajadores pertenecen al sector formal, ya que los trabajadores informales, son un número mucho más grande como se desprende del párrafo anterior y que triplica la cantidad de trabajadores formales.

Según un estudio del INEI (2018), enfatiza que “hubo 3 244 víctimas de este tipo de contingencias fatales a nivel nacional, y 87 480 personas sufrieron accidentes de tránsito no fatales el mismo año en nuestro país” (párr.2). Será entonces que, ¿Cuántas de estas personas que fueron víctimas fatales o no de accidentes de tránsito, se estaban dirigiendo a cumplir con sus labores o regresando del trabajo a su domicilio?, en nuestro país según Távara (2015) “el Perú no cuenta con estudios sobre estas contingencias” (párr. 4), entonces ¿Quién responde ante estos casos? En nuestro país no se considera como accidente de trabajo aquel sufrido por el trabajador en el desplazamiento entre su domicilio y su

centro de labores o viceversa, ante esto nace la interrogante ¿cómo es en el resto de países?, en países vecinos como Chile, Argentina, Ecuador y otros como España, este tipo de accidentes se denomina como accidentes *in itinere* o en el trayecto y se encuentra regulados como accidentes de trabajo. Entonces ¿Acaso no sería justo que sea el empleador el que asuma esta responsabilidad?, ya que el trabajador, la única razón por la cual se determinó a realizar este trayecto fue cumplir su labor.

La legislación peruana no reconoce este tipo de contingencias como un accidente laboral, conforme a lo establecido en Decreto Supremo N° 003-98 SA, y también el Decreto Supremo N° 005-2012 TR, dejando en estado de indefensión a los trabajadores víctimas de estos accidentes, y no reconociéndoles un derecho inherentes por su condición de tal.

Si bien cada país tiene realidades distintas y por tal razón las leyes de cada uno de ellos son distintos; esta heterogeneidad de leyes no puede ir en contra de los derechos inherentes de cada persona que son reconocidos por organismos internacionales como la OIT y la CAN, los cuales a través de la Decisión 584 de la CAN y el Convenio 121 de la OIT, reconocen la figura del accidente *in itinere* como un accidente laboral, es así que ya ha sido aceptado en muchos países como son:

**A. España**; la figura del accidente *in itinere* aparece regulada actualmente en el Real Decreto Legislativo 8/2015, Ley General de Seguridad Social, artículo 156, señalando que:

1. Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

**2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.** (El subrayado es nuestro)

4. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, no tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sean

debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza. b) Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

5. No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo:

a) La imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira.

b) La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo.

Debemos precisar que en España, la figura del accidente *in itinere* apareció por primera vez, en el desarrollo de su jurisprudencia, con la Sentencia del 01 de Julio de 1954, y posteriormente con la dación de la Ley de Seguridad Social de 1966, que regulo dicha figura, y que a lo largo de los años se ha modificado hasta llegar a su actual regulación; debemos precisar también que la jurisprudencia ha señalado 04 criterios que son necesarios para establecer la existencia de este tipo de accidentes:

✚ **Elemento Teleológico:** El motivo o causa del desplazamiento ha de ser el iniciar o finalizar la jornada laboral, o bien el salir o regresar al domicilio después de haber desempeñado el trabajo.

✚ **Elemento Geográfico:** Es necesario que el accidente ocurra en el trayecto normal y habitual entre el domicilio y el lugar del trabajo.

✚ **Elemento Cronológico:** El accidente debe ocurrir en el tiempo inmediato o razonable próximo a la hora de entrada o salida del trabajo.

✚ **Elemento Mecánico:** Se exige que el medio de transporte utilizado por el trabajador sea racional y adecuado.

Debemos precisar que, si bien en sus inicios la legislación española realizaba el hecho de que el accidente se realice cuando el trabajador salga de su domicilio al centro de labores, o viceversa; ahora este criterio se ha flexibilizado, radicando la importancia que el accidente transcurra cuando el trabajador se dirija a su centro de labores o se retire de este sin tener en cuenta si partió o no de su domicilio.

**B. Argentina:** aparece la figura del accidente *in itinere* en la dación de la Ley N° 24557, artículo 6, refiriendo que:

1. Se considera accidente de trabajo a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo. El trabajador podrá declarar por escrito ante el empleador, y éste dentro de las setenta y dos (72) horas ante el asegurador, que el *itinere* se modifica por razones de estudio, concurrencia a otro empleo o atención de familiar directo enfermo y no conviviente, debiendo presentar el pertinente certificado a requerimiento del empleador dentro de los tres (3) días hábiles de requerido. (El subrayado es nuestro).

En el caso de la legislación argentina, a diferencia de la española, le da importancia a que el accidente transcurra en el trayecto entre el domicilio de trabajador y su centro de labores o viceversa, puntualizando como un criterio importante para esta legislación que en el trayecto no se hubieren presentado ninguna desviación por causas ajenas al trabajador que rompiese el nexo causal.

C. **Chile;** la figura del accidente *in itinere* se encuentra regulada actualmente en la Ley N° 16744 de 1968 que establece las normas sobre accidente del trabajo y enfermedades profesionales, artículo 5, la misma señala que:

Para los efectos de esta ley se entiende por accidente del trabajo toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte. Son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar del trabajo, y aquéllos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores. En este último caso, se considerará que el accidente dice relación con el trabajo al que se dirigía el trabajador al ocurrir el siniestro. Exceptúense los accidentes debidos a fuerza mayor extraña que no tenga relación alguna con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima. La prueba de las excepciones corresponderá al organismo administrador.

La legislación chilena, al igual que la argentina, sostienen la importancia, del trayecto en que ocurre el accidente sea de la habitación al centro de labores o viceversa, y que esta debe ser “directa”, entendiéndose por esta, que no presente desviación alguna. Es necesario precisar que esta regulación agrega un nuevo supuesto en el caso de un accidente *in itinere*, que sucede cuando el trabajador se traslada de un centro de labores a otro a prestar sus servicios, en el cual asume la responsabilidad el empleador del trabajo al que se está dirigiendo.

D. **Ecuador;** mediante Resolución N° C.D.513 expide el Reglamento del Seguro General de Riesgos del Trabajo, el cual en su artículo 11 refiere una definición de accidente de trabajo:

Para efectos de este Reglamento, accidente del trabajo es todo suceso imprevisto y repentino que sobrevenga por causa, consecuencia o con ocasión del trabajo originado por la actividad laboral relacionada con el puesto de trabajo, que ocasione en el

afiliado lesión corporal o perturbación funcional, una incapacidad, o la muerte inmediata o posterior”.

Y luego, en su artículo 12 inciso f) señala: “Para efectos de la concesión de las prestaciones del Seguro de Riesgos del Trabajo, se considerarán los siguientes como accidentes de trabajo: f) El accidente "in itinere" o en tránsito, se aplicará cuando el recorrido se sujete a una relación cronológica de intermediación entre las horas de entrada y salida del trabajador. El trayecto no podrá ser interrumpido o modificado por motivos de interés personal, familiar o social. (El subrayado es nuestro).

En el caso de la legislación ecuatoriana considera de suma importancia la existencia de un orden cronológico para la concurrencia de un *accidente in itinere*, debiendo ocurrir en un horario próximo a la entrada o salida del centro de labores.

Y otros; así también en cuanto al tratamiento de esta figura jurídica, países como España, Chile y Ecuador cuentan con un Seguro Social de prestaciones que cubre las contingencias del accidente *in itinere*, por otro lado países como Argentina, a diferencia de los anteriores, cuenta con un seguro particular el cual si bien es cierto es más costoso pero a la vez tiene mayor alcance de cobertura a favor de los trabajadores y sus derechohabientes.

Debido a esto nace la imperiosa tarea de poder regular nuevas figuras jurídicas en beneficio y salvaguarda de la sociedad, y una necesidad grande que se tiene, es el poder regular este tipo de contingencias como un accidente laboral, debido que, a falta de éste, se estaría vulnerando derechos de los obreros.

Así también debemos agregar, que si bien nuestro país no ha suscrito los instrumentos internacionales mencionados en el párrafo anterior, y por tal razón no estaría obligado a legislar la figura del accidente *in itinere*, esto no es del todo correcto puesto que, a manera de ejemplo para promulgar la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (Ley N° 29783), en

su exposición de motivos de dicha ley, se señala que se ha tomado especial atención en los diversos instrumentos internacionales, sobre todo en la Decisión N° 584 de la CAN y el Convenio 121 de la OIT (1964), señalando que si bien nuestro país no ratificó dichos instrumentos internacionales, sin embargo, en la exposición de motivos se toman como base para la promulgación de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo a estos preceptos normativos internacionales.

De dicho ejemplo podemos observar que para promulgar la Ley N° 29783, se basaron en instrumentos internacionales que nuestro país aún no ha suscrito. Siendo así, creemos que si han utilizado estas normas internacionales para promulgar una ley pese a que nuestro país no está suscrita a ellas; con mayor razón deberían de legislar la figura que se encuentra en estas instrumentos normativos internacionales como lo es el Accidente *in Itinere* sin tener que suscribir el Convenio 121 de la OIT o tener en cuenta la Decisión N° 584 de la CAN; esto al amparo de reconocer un derecho del que gozan todos los trabajadores, y que no encuentra sustento para que en nuestro país no se encuentre vigente.

Finalmente creemos que no se podría definir la figura del accidente *in itinere* en el presente proyecto de ley, puesto que de hacerlo estaríamos limitando la jurisprudencia y la doctrina nacional.

Debemos tener en cuenta, que si bien la coyuntura actual por la que atraviesa nuestro país, permite que la mayoría de trabajadores realicen sus labores en casa, esto no significa que será así permanente, por lo que la movilidad del trabajador seguirá siendo necesaria, ya que la cuarentena es momentánea, y el trabajador tendrá que recuperar a su actividad laboral como antes y esto implica movilizarse nuevamente.

#### **EFFECTO DE LA NORMA:**

Con la presente modificatoria se amplía la definición de accidente de trabajo en el Decreto Supremo N° 005-2012 TR, reconociendo la figura del accidente en el trayecto del domicilio del trabajador al centro de labores o viceversa, y actualizando nuestra legislación con las regulaciones internacionales vigentes de tal forma que se permitirá

otorgar mayor protección al trabajador ante eventuales accidentes laborales.

El presente no tiene ningún efecto contradictorio con lo estipulado en la Constitución Política del Perú, ni con la legislación ordinaria, ni con ningún Tratado Internacional que forme parte nuestro país, toda vez que su impacto está directamente relacionado con la urgencia y necesidad de reconocer una figura de accidente de trabajo que ha sido recogido por los Instrumentos Internacionales como la CAN y la OIT, y que hoy por hoy se encuentra regulado en muchos países, teniendo como único objetivo brindar protección al trabajador.

#### **ANÁLISIS COSTO BENEFICIO:**

El presente proyecto tiene como beneficiarios directos a los trabajadores del Perú, pero de manera indirecta tiene como beneficiarios a las familias de miles de trabajadores que se trasladan día a día en busca de una mejor calidad de vida, sin descuidar también a los empleadores, lo que podemos resumir de la siguiente forma:

ACTORES	COSTO	BENEFICIO
<b>ESTADO.</b>	Ninguno.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor seguridad y protección para los trabajadores y sus familias.</li> <li>• Regular un derecho reconocido internacionalmente en nuestro país.</li> <li>• Coadyuvar a fomentar la cultura vial en la población.</li> </ul>
<b>POBLACIÓN.</b>	Ninguno.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Con la implementación del accidente en el trayecto indirectamente se va a promover una mejor cultura vial, enfatizando en la importancia de contar con medios de transporte formales, con paraderos y personas que las respeten, así también como ciclo vías y todos los implementos necesarios en el transporte de la ciudadanía que se encuentran olvidados.</li> </ul>
<b>EMPLEADORES.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar políticas de prevención de los accidentes <i>in itinere</i>.</li> <li>• Reconocer indemnizaciones, pagar seguros; estos seguros pueden ser en la modalidad de seguros retornable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor cumplimiento de la prevención, y como beneficio social los empleadores serian vistos como garantes de la protección e incluso esto incentivaría a que más trabajadores quieran laborar en su empresa aumentando la demanda de empleabilidad.</li> </ul>
<b>TRABAJADORES.</b>	Ninguno.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protección en el desplazamiento del domicilio al centro de labores ante cualquier accidente, dicha protección cubrirá, prestaciones de salud, indemnizaciones, políticas de prevención a favor de los trabajadores y sus derechos habientes al amparo de su derecho a la seguridad y salud en el trabajo.</li> </ul>

## CAPITULO V.

### MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.

#### 5.1. Marco metodológico.

##### 5.1.1. Tipo y diseño de investigación:

Este trabajo de investigación se configuró con un enfoque cualitativo; el cual nos permitió conocer más a fondo el problema que nos suscita, siendo el tipo de investigación básica; debido a que se realizó con el propósito de acrecentar los conocimientos teóricos sobre el accidente *in itinere* para una futura regulación en la legislación laboral peruana.

En cuanto al diseño de investigación, se encuadró en el diseño de la fenomenología, en razón a que se recopiló las experiencias por parte de aquellos que han podido conocer sobre la figura del accidente *in itinere* como una contingencia laboral, la misma que fue consultada a participantes nacionales, quienes manifestaron su punto de vista sobre esta nueva figura.

##### 5.1.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.

En cuanto a las categorías y subcategorías fueron de tipo inductivo; ya que, estas permitieron explorar y descubrir conocimientos sobre el tema de estudio, para luego poder generar perspectivas teóricas, proporcionando rastros para el correcto estudio del tema. En lo concerniente a la matriz de categorización se anexó al final del presente trabajo.

##### 5.1.3. Escenario de estudio.

Se contó como escenario de estudio a cuatro sectores bien marcados de la Provincia del Santa, siendo oportuno también mencionar que se logró entrevistar a especialistas de otras partes del Perú, teniendo a:

- Los representantes de los sindicatos: quienes actúan en calidad de representación del colectivo de trabajadores como beneficiarios

directos con la regulación de este tipo de contingencias de índole laboral en nuestra legislación.

- Los abogados especialistas en el ámbito laboral y representantes de empresas, quienes participarían en los litigios que se originen a consecuencia de infortunios laborales *in itinere*.
- Los órganos jurisdiccionales de la Corte Superior de Justicia del Santa: quienes serán los encargados de calificar, si la contingencia sufrida por el obrero en el desplazamiento del domicilio al centro de labores o viceversa, se encuadra en el supuesto de accidente *in itinere*, y no como una contingencia común.
- Representantes de la SUNAFIL: como órgano fiscalizador, especialistas en derecho a la seguridad y salud en el trabajo; valga anotar que dichos participantes no fueron tomados en cuenta en el proyecto de investigación, pero en el desarrollo de este, se consideró de suma importancia conocer su opinión, debido a que son los encargados de realizar las inspecciones en materia de seguridad y salud en el trabajo.

#### **5.1.4. Participantes.**

El presente trabajo de investigación contó con la participación de:

- Un Juez Especialista en lo Laboral de la Corte Superior de Justicia del Santa; la razón de su participación se debe a que es el órgano jurisdiccional encargado de resolver las controversias entre obreros y patronos, ya que la incorporación de esta nueva figura jurídica traería consigo nuevas Litis, siendo los magistrados los encargados de calificar, si el acontecimiento suscitado al obrero en el trayecto de su domicilio a su centro de labores o viceversa calificaría como una contingencia *in itinere* o no. Por otro lado es oportuno recalcar que en el proyecto de investigación se hizo mención a un número mayor de magistrados a entrevistar, sin embargo debido a causas

ajenas a los autores del presente trabajo de investigación, no se ha cumplido con dicha propuesta, solamente lográndose entrevistar a un magistrado.

- Dos representantes de los sindicatos de trabajadores de la ciudad de Chimbote; su participación se debió a que en este tipo de accidentes, es el trabajador quien resulta afectado y con la incorporación de este, se aseguraría sus derechos; y en su condición de representantes del colectivo de trabajadores es importante conocer sus opiniones acerca del tema.
- Cuatro abogados especializados en la materia laboral, asesores de empresas de la ciudad de Chimbote. Su participación fue de suma importancia, debido a que sus representados, estarían inmersos en esta nueva figura jurídica debiendo contar con políticas de prevención orientadas a esta, siendo imprescindible conocer su postura como especialistas del derecho laboral.
- Dos representantes de la SUNAFIL: como órgano fiscalizador, especialistas en derecho a la seguridad y salud en el trabajo; valga anotar que dichos participantes no fueron tomados en cuenta en el proyecto de investigación, pero en el desarrollo de este, se consideró de suma importancia conocer su opinión, debido a que son los encargados de realizar las inspecciones en materia de seguridad y salud en el trabajo.

#### **5.1.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.**

Con la finalidad de obtener resultados favorables y satisfactorios se usó la técnica de la entrevista a profundidad, así mismo se utilizó como instrumento de recolección de datos: cuatro guías de entrevista a profundidad que fueron aplicadas a los participantes de la presente investigación, con los temas concernientes a los objetivos e hipótesis del trabajo de investigación; de esta manera se llegó a los sectores vinculados a la investigación como son; órganos jurisdiccionales de la

CSJSA, representantes de los sindicatos, representantes de la SUNAFIL y abogados especialistas en lo laboral de la ciudad de Chimbote, los cuales nos transmitieron sus conocimientos y sus puntos de vista respecto al accidente *in itinere*. Así también se analizó la doctrina y jurisprudencia extranjera, para poder realizar el segundo objetivo específico de la presente investigación.

#### **5.1.6. Procedimiento.**

El recojo de información se realizó a través de la técnica de la entrevista a profundidad, aplicada a los participantes de la investigación mediante los programas web; zoom, google meet y llamadas, que permitieron mantener comunicación con los participantes, así también dichas entrevistas quedaron registradas en soporte digital a fin de que se realice la transcripción, seguido del análisis en base a las categorización y subcategorías para finalmente extraer semejanzas a las diversas teorías estudiadas y poder tener criterios para el desarrollo de nuestros objetivos y problema de investigación.

OBJETIVOS	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	PREGUNTA ORIENTADORA	ESCENARIO DE ESTUDIO	TECNICAS
<p><b>Determinar si el reconocimiento de la contingencia <i>in itinere</i> como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú.</b></p>	Accidente de Trabajo	Dentro del centro de labores o en cumplimiento de una orden del empleador	<p>¿La incorporación del accidente <i>in itinere</i> en la legislación laboral peruana contribuirá al derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 04 Abogados especializados en lo laboral (Asesores de Empresas)</li> <li>- 01 Juez especializado en lo laboral. (Órganos Jurisdiccionales)</li> <li>- 02. Representantes de los Sindicatos de Trabajadores de la ciudad de Chimbote.</li> <li>- 02 Representantes de la SUNAFIL.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entrevista a profundidad.</li> </ul>
		Lesión física y lesión psicológica			
	Accidente <i>in itinere</i>	Incorporación del accidente <i>in itinere</i> – D.S. 005-2012-TR			
		Convenio 121 OIT & Decisión 584 CAN			
		Ocasión del Trabajo			
	Derecho a la salud y seguridad en el trabajo	Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa			
		Conocimiento del accidente <i>in itinere</i> en la actualidad			
		Derecho de salud y seguridad del trabajador			
		Evolución del derecho de salud y seguridad en el trabajo.			
		Derecho de los trabajadores y accidente <i>in itinere</i>			
		Principio de prevención			
		Alcances del principio de prevención			
<p><b>Delimitar los criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente <i>in itinere</i>.</b></p>	Criterios del accidente <i>in itinere</i> en la Legislación y Jurisprudencia extranjera.	Criterios del accidente <i>in itinere</i> en la Legislación y Jurisprudencia Española	<p>¿Cuáles son los criterios desarrollados en legislaciones extranjeras sobre el accidente <i>in itinere</i>?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 04 Abogados especializados en lo laboral (Asesores de Empresas)</li> <li>- 01 Juez especializado en lo laboral. (Órganos Jurisdiccionales)</li> <li>- 02. Representantes de los Sindicatos de Trabajadores de la ciudad de Chimbote.</li> <li>- 02 Representantes de la SUNAFIL.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entrevista a profundidad.</li> </ul>
		Criterios del accidente <i>in itinere</i> en la Legislación y Jurisprudencia Argentina			
		Criterios del accidente <i>in itinere</i> en la Legislación y Jurisprudencia chilena			

### 5.1.7. Rigor científico.

En cuanto al desarrollo de este, presentamos los siguientes criterios:

- Credibilidad: las entrevistas fueron brindadas por participantes que son profesionales con años de experiencias, abogados especializados en lo laboral, con amplia trayectoria académica. Estos participantes contaron con una solvencia moral reconocida a lo largo de su trayectoria y de ética intachable.
- Confirmabilidad: siendo posible replicar la presente investigación, en el mismo escenario de estudio, al tratarse de un tema que aún no se ha regulado en nuestro país, como es este tipo de contingencia, y al ser los mismos participantes interesados. Otro investigador tomando como base la presente investigación encontrará factible la realización de una nueva investigación basándose en esta; encontrando nuevos criterios.
- Transferibilidad; los resultados brindados por los participantes servirán de base para futuras investigaciones, estos mismos resultados pueden llegar a ser comparados con nuevas investigaciones a realizarse, puesto que es posible encontrar a participantes de la misma calidad en otras partes de nuestro país y/o del exterior, razón por la cual estos resultados son transferibles sin importar la ubicación del escenario de estudio.
- Consistencia: reside en que los datos obtenidos por estos sectores son estables puesto que siempre existirán empleadores, trabajadores, abogados laboristas y asesores de empresas, inspectores de la SUNAFIL y órganos jurisdiccionales, que resolverán las controversias que se susciten entre trabajadores y empleadores. Además de que la figura jurídica del accidente *in itinere* siempre va a estar presente en nuestra realidad, vinculando a dichos sujetos. Por lo que siempre va ser consistente los datos recabados de estos.

### **5.1.8. Método de análisis de la información.**

Para efectos de analizar los datos, se siguió el siguiente proceso:

- Se realizaron las entrevistas, grabadas en soporte electrónico.
- Transcripción de las entrevistas realizadas a través de un medio digital.
- Análisis de la lectura y visualización o escucha de las entrevistas.
- Sistematización de la información acorde a cada grupo que pertenece el participante.
- Selección de las respuestas relacionadas con las categorías y sub categorías del cuadro de categorización.
- Discusión de las diferentes posiciones, con los antecedentes y teorías recabas en el proyecto de investigación.

### **5.1.9. Aspectos éticos.**

La presente investigación tomó en cuenta los siguientes criterios para amparar su transparencia y credibilidad; dividiendo entonces en tres momentos la aparición esencial de estos aspectos éticos:

a) Finalidad de la investigación; teniendo como finalidad la incorporación de la contingencia en el trayecto, como una de índole laboral en nuestro ordenamiento, la misma que beneficiara a los trabajadores y a todos aquellas personas vinculadas en la aplicación de dicha figura jurídica.

b) Medios y métodos de la investigación; los mismo que fueron utilizados respetando el principio de no maleficencia, es decir que, hubo profundo respeto por la confidencialidad y la intimidad de los datos proporcionados por los participantes, sujetándose a los derechos de autor y evitando así cualquier conflicto de intereses en pos de la autonomía.

c) En la comunicación; los resultados de esta investigación se expresaron en concordancia con el principio de justicia, esto es que fueron verídicos, fácilmente comprensibles y se encuentran a disposición de la población en general.

#### **5.1.10. Resultados y discusión:**

##### **5.1.10.1. Resultados:**

De las entrevistas a profundidad aplicadas a nuestros participantes conformados por abogados especialistas en lo laboral, representantes de la SUNAFIL, representantes de los sindicatos de los trabajadores y magistrado de la Corte Superior de Justicia del Santa, conforme a nuestro cuadro de categorización y las sub categorías respectivas, que se encuentran anexadas en el presente trabajo de investigación; y haciendo la precisión que por decisión personal de cada uno de los entrevistados se reservó el nombre de estos por motivos personales, laborales y otros; de dichas entrevistas se obtuvo como resultados los siguiente:

**Respecto a nuestro primer objetivo específico, determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú, se obtuvo lo siguiente:**

En lo referido a accidente de trabajo en nuestra legislación vigente, los abogados especialistas en lo laboral, magistrado de la CSJSA, representantes de la SUNAFIL, y representantes de los sindicatos, refieren sobre la concepción de accidente de trabajo, como toda aquella contingencia que sufre el trabajador dentro de su centro de labores o en cumplimiento de una orden de su empleador, produciéndole como consecuencia de este, lesiones físicas y psicológicas; como se desprende de dicha concepción no se encuentra regulado el accidente en el trayecto, como una contingencia de índole laboral en nuestra legislación vigente.

En cuanto al reconocimiento de la contingencia en el trayecto, en nuestro ordenamiento jurídico, para ser más exactos en el Decreto Supremo N°005-2012-TR, los abogados especializados en lo laboral, los representantes de los sindicatos, los representantes de la SUNAFIL, y magistrado de la CSJSA, llegaron a consenso que lo idóneo sería la incorporación de esta nueva figura llamada accidente *in itinere*, que ha sido reconocido en muchos países del mundo y que el Perú no es ajeno a dichos accidentes que sufren los trabajadores a diario, por lo cual el reconocimiento de la contingencia en el trayecto como accidente de trabajo favorecería la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, la cual traería consigo la implementación de políticas de prevención que coadyuven a la eliminación y/o reducción de los riesgos en el trayecto a los que se ve inmerso el trabajador al desplazarse de su domicilio a su centro de labores y viceversa, aunado a esa posición los entrevistados establecen que como consecuencia de la incorporación de esta figura jurídica, lo más conveniente será la adopción de un seguro; por su parte los representantes del sindicato establecieron que lo más conveniente sería la adopción de un seguro a todo riesgo que cubra dichas contingencias, como también existe la posición minoritaria de los representantes de la SUNAFIL quienes señalaron que dicha contingencia podría ingresar dentro del Anexo 5 del D.S. N° 009-97-SA, por otro lado tenemos la posición del abogado especialista en lo laboral con código LVF, que establece que lo más conveniente sería la adopción de un seguro particular en la modalidad de “seguro con devolución”, de ese modo se reduciría los gastos a los que se vería inmerso el empleador al contratar con un seguro, debido a que llegado el tiempo pactado con la aseguradora, lo invertido retornaría al empleador; también tenemos la posición discordante del magistrado de la CSJSA, que estableció, que para la implementación del accidente *in itinere*, se debe tener en cuenta la realidad nacional, ya que esta es totalmente diferente a las realidades de otros países, existiendo en el Perú un déficit de cultura a la hora de trasladarse de su domicilio a su centro de labores o viceversa, y que su

implementación podría traer consigo una desestabilidad a la hora de calificar y emplazar dichas contingencias.

En lo referido a que si nuestros participantes tuvieron conocimiento de las contingencias que sufren los trabajadores en el camino, se obtuvo de manera mayoritaria que tanto abogados especialistas en lo laboral, representantes de los sindicatos, representantes de la SUNAFIL, y magistrado de la CSJSA sin excepción alguna, tuvieron conocimiento de que algún trabajador de camino, de su domicilio a su centro de labores o viceversa hubiese sufrido un accidente hasta incluso la representante del sindicato con código CAR, refiere que sufrió dicha contingencia alguna vez en su vida cuando se trasladaba de su domicilio con dirección a su centro de labores.

A lo referido si en el desarrollo de su profesión habían conocido algún caso judicializado, el magistrado de la CSJSA respondió que no ha tenido la oportunidad de resolver algún caso concerniente al accidente *in itinere* en el desarrollo de su función como magistrado, de igual manera los abogados especializados en lo laboral, representantes de los sindicatos y el representante de la SUNAFIL con código RE, respondieron de manera unánime que no han conocido algún caso judicializado de accidente *in itinere* y consideran que las razones por las que no se demandaron dicha contingencias son:

- En nuestro país los magistrados tienen una concepción muy cerrada al momento de calificar las demandas, dicho de otro modo los magistrados son muy formalistas, rigiéndose al pie de la letra lo establecido en la norma.
- En nuestro país los abogados y magistrados tienen los criterios de que solamente se aplica lo que se encuentra prescrito en la norma y como el accidente *in itinere* no se encuentra regulado existe el temor por parte de los abogados de ser declarado improcedente la demanda.

- Por otro lado los trabajadores tienen miedo emplazar a sus empleadores debido a que en nuestro país constituyen la parte débil, existiendo ese temor de que el empleador tome represalias contra el trabajador y sea despedido del trabajo.

En lo referido a la exposición de motivos de la Ley N° 29783, la cual toma como base para su dación dos instrumentos internacionales como son el Convenio N° 121 de la OIT y la Decisión 584 de la CAN, pero sin embargo no regula la figura del accidente *in itinere* como lo recomienda adoptar dicho instrumentos internacionales antes señalados, lo cual los abogados especialistas en lo laboral, representantes de los sindicatos, representantes de la SUNAFIL, y magistrado de la CSJSA, en consenso establecieron que en nuestro país antes de regularse una figura jurídica, se ven los siguientes aspectos:

- Aspecto político: en primer lugar el encargado de la dación de las leyes es el Congreso de la Republica, los cuales se rigen mediante un aspecto político y no democrático, que buscan satisfacer sus necesidades con el estado y para satisfacer dichas necesidades tienen a las grandes empresas que lo financian desde la campaña política hasta su desarrollo en el poder.
- Aspecto económico: cuando nos referimos a aspecto económico es importante remarcar que nuestra país tiene una política social de mercado, donde son las grandes empresas las dominantes del poder, por lo tanto no permiten que se legislen figuras jurídicas que vaya en contra de sus intereses económicos, siendo esta figura del accidente en el trayecto una que afecta el interés económico del empleador y de las aseguradoras.
- En nuestro país existen dos tipos de profesionales: los que son pro trabajador y los que son pro empleador, siendo estos últimos los que se encuentran en el poder, negándose a regular figuras

jurídicas que protejan a los trabajadores, porque causan un perjuicio a los empresarios, una triste realidad de nuestro país.

Respecto al derecho a la seguridad y salud en el trabajo, de la entrevista realizada a los abogados, magistrado de la CSJSA, representantes de SUNAFIL y representantes de sindicatos de trabajadores, se obtuvo como resultado, que consideran a este derecho como aquel que vela para que el trabajador se desarrolle dentro de su relación laboral, y dentro de su jornada laboral, en las mejores condiciones, debiendo estar coberturadas cualquier contingencia que le suscitase al trabajador. Así mismo opinan que este derecho debe ser cumplido, necesariamente, por el empleador, quien es el encarado de brindar esas condiciones al trabajador para evitar cualquier situación de riesgo.

En cuanto a la evolución del derecho a la salud y seguridad en el trabajo, los abogados especialistas en lo laboral, magistrado de la CSJSA, representantes de la SUNAFIL y representantes de los sindicatos, sostuvieron que anteriormente a la existencia de la Ley N° 29783, no existía una ley que estableciera la seguridad y salud en el trabajo de forma general, solo un reglamento de seguridad y salud, pero para cierta actividad laboral, como es en el sector minero, sin embargo con la dación de la Ley N° 29783, este aspecto ha evolucionado favorablemente, ya que ahora se cuenta con una normativa general, participando ciertas instituciones para el control como son la SUNAFIL y el Ministerio de trabajo. Es necesario mencionar que para los representantes de la SUNAFIL entrevistados, esta evolución fue únicamente legislativa, pero no real, ni física, ni palpable, ya que no todos los involucrados cumplen con lo establecido en la norma, y que incluso existe un vacío en cuanto a la fiscalización del cumplimiento.

Respecto a que si con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral se protegería el

derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, los abogados especialistas en lo laboral, representantes de la SUNAFIL y representantes de los sindicatos, señalaron que con el reconocimiento de la contingencia en el trayecto como una de índole laboral, definitivamente abarcaría la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, aunado a ello refieren que este no sería el único derecho protegido, sino que también se resguardaría el derecho a una vida saludable, digna y todos aquellos derechos que están establecidos como derechos fundamentales. Ahora bien vale precisar que el magistrado de la CSJSA, considera que no bastaría la sola regulación del accidente *in itinere* para resguardar el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, ya que serán necesarios los mecanismos como capacitaciones ante exposiciones de riesgos y constante preparación para el personal de trabajo que fomentara con ello una protección al derecho de seguridad y salud de los trabajadores.

En cuanto al principio de prevención plasmado en la Ley N° 29783, los abogados especialistas en lo laboral, magistrado de la CSJSA, representantes de la SUNAFIL y representantes de sindicato de trabajadores, sostuvieron que se entiende por este, aquel deber que tiene el empleador de prevenir que sucedan accidentes de trabajo, garantizando las condiciones y aspectos básicos de seguridad y salud del trabajador, teniendo en cuenta los aspectos sociales y ambientales, dando respuesta rápida a aquellos riesgos que se presentan en el trabajo, en el desarrollo de las funciones del trabajador, esto mediante el comité de seguridad y salud en el trabajo para evitar que se afecte la salud, la vida de los trabajadores.

Respecto al alcance que presentaría el principio de prevención, los representantes de los sindicatos, representantes de la SUNAFIL y la mayoría de abogados especializados entrevistados refieren que

el deber de prevención abarca toda esfera del trabajador, esto es, durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo. La minoría de los abogados especializados refieren que solo si se toma en cuenta la teoría de que la jornada laboral inicia desde que el trabajador sale de su domicilio hacia su centro de labores tiene que abarcarse el alcance de este principio al trayecto, porque es parte de la relación laboral, de esta forma se estaría dentro de la línea de seguridad y salud en la relación laboral. A contrario sensu el magistrado de la CSJSA, señala que la línea de la efectividad del principio de prevención inicia cuando el trabajador comienza la prestación de sus servicios dentro del centro de labores, porque es justamente este hecho el que lo expone a algunas situaciones riesgosas.

**Respecto a nuestro segundo objetivo específico, delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*, se obtuvo lo siguiente:**

En cuanto al fundamento del accidente *in itinere* como contingencia de índole laboral, los abogados especialistas en derecho laboral, magistrado de la CSJSA, representantes de los sindicatos, y representantes de la SUNAFIL, adoptan mayoritariamente la opinión de que la contingencia *in itinere* sucede por la ocasión del trabajo teniendo como punto de partida la voluntad de prestar sus servicios por parte del trabajador a favor de su empleador, quien al final del día será este el beneficiario directo con la producción de bienes y servicios del trabajador, resultando justo que sea el empleador, el que proteja y responda ante contingencias suscitadas al trabajador en el camino hacia el centro de labores.

Por otro lado los abogados especializados en lo laboral, los representantes de los sindicatos, los representantes de la SUNAFIL, y el magistrado de la CSJSA, refieren de manera unánime que se

considera accidente *in itinere* el que sufre el trabajador en el desplazamiento de dos puntos bien marcados como son del domicilio al centro de labores o viceversa, aunado a esto, es importante remarcar la posición del magistrado de la CSJSA, quien señala que para la configuración de la contingencia *in itinere* también deben concurrir de manera copulativa los siguientes requisitos:

- Requisito teleológico: la voluntad del trabajador de asistir a su centro de labores a desarrollar sus actividades de acuerdo a lo pactado en el contrato de trabajo.
- Requisito topográfico: el recorrido en el cual, el trabajador sufre la contingencia debe ser el ordinario y habitual donde se desplaza día a día.
- Requisito mecánico: el trabajador debe desplazarse en un medio de transporte idóneo para el trayecto de su domicilio a su centro de labores.
- Requisito cronológico: la contingencia debe suceder en horas próximas a la entrada al centro de labores y en horas próximas a las salidas de este.

En cuanto a si deben tener en cuenta los criterios de la legislación extranjera como España, Argentina y Chile sobre el accidente en trayecto, los representantes de SUNAFIL, representantes de los sindicatos, magistrado de la CSJSA y mayoría de los abogados especializados, han referido que se tienen que delimitar dichos criterios, unida a su jurisprudencia, ya que en nuestro país existe mucha informalidad no solamente en el sistema laboral sino también en el tema de transporte, por tal razón no se debe realizar un copia y pega a dichas leyes extranjeras debido a que cada realidad es diferente. Así también uno de los abogados especializados con código SCZ precisó que señalar un requisito que estuviera

relacionado con el medio de transporte no se podría realizar en nuestra actualidad, ya que se necesitaría un estudio estadístico a profundidad y en nuestro país no se cuenta con mucho campo estadístico.

#### 5.10.1.2. Discusión:

Respecto a nuestro primer objetivo específico, **determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú.**

Es importante que partamos por la concepción del accidente de trabajo en nuestra realidad nacional, para lo cual de nuestras entrevistas realizadas a los participantes se obtuvo como resultado, que el accidente de trabajo en nuestra legislación vigente, es considerado como toda aquella contingencia que sufre el trabajador dentro de su centro de labores o en cumplimiento de una orden de su empleador, produciéndole como consecuencia de este, lesiones físicas o psicológicas, de lo dicho se desprende que nuestra legislación, no regula la figura del accidente *in itinere* o también conocido como accidente en el trayecto, negándose la protección del derecho a la seguridad y salud que gozan todos los trabajadores, y como se ha venido revisando en el desarrollo del presente trabajo, el empleador ya no solo se encarga de velar por la seguridad y salud de los obreros dentro del centro de labores, sino que ahora se encuentra obligado a tutelar la seguridad y salud del trabajador fuera del centro de labores al amparo de la teoría renovadora, y que diversos instrumentos internacionales recomiendan adoptar dicha figura para la protección de los obreros, estos instrumentos son la CAN en su decisión N° 584, y la OIT en su convenio 121, al amparo de lo desarrollado consideramos necesaria y urgente la implementación del accidente en el trayecto en nuestro ordenamiento jurídico, que traerá consigo mayor protección al trabajador y su familia, por otro lado es importante remarcar que

antes de poder hablar de la responsabilidad que tiene el patrono en los accidentes de trabajo, es importante desarrollar el origen de esta relación jurídica laboral entre el patrono y el obrero, para lo cual nos remitimos a las teorías de la relación jurídica laboral, las cuales son la teoría contractualista y la teoría relacionista desarrolladas propiamente en el Capítulo II del presente trabajo de investigación, valga recalcar que la legislación laboral vigente acoge ambas teorías, para ser más exactos el TUO del Decreto Legislativo 728, Decreto Supremo N° 003-97-TR, en su artículo 4°, establece la presunción del contrato de trabajo a plazo indeterminado, y también prescribe la forma de la celebración del contrato individual de trabajo pudiendo este celebrarse de manera escrita o verbal, cuando se trata de un contrato a plazo indeterminado, y en caso de los contratos modales su celebración de manera escrita y con conocimiento a la entidad administrativa de trabajo; como se desprende de dicha concepción podemos advertir cuando se refiere a la celebración del contrato de trabajo modales, nos estamos amparando a la teoría contractualista y cuando nos referimos a los contratos a plazo indeterminado pudiendo celebrarse de manera verbal ampara la teoría relacionista, se podría decir que nuestra legislación adopta una teoría mixta; después de haber desarrollado el origen de la relación jurídica laboral, ahora cabe mencionar que en nuestro ordenamiento jurídico vigente en cuanto a la responsabilidad por contingencias laborales rige la teoría de la responsabilidad contractual debido a que nace la responsabilidad con la suscripción del contrato de trabajo en donde el obrero se obliga a realizar labores y el patrón se obliga a remunerar dichas labores y cumplir con los aspectos de seguridad para prevenir aquellos riesgos que se desencadenen como consecuencia del cumplimiento de las labores.

En cuanto al reconocimiento de la contingencia *in itinere* en nuestro ordenamiento jurídico, para ser más exactos en el Decreto Supremo N°005-2012-TR, nuestros participantes, llegaron a consenso que lo

idóneo sería la incorporación de esta nueva figura llamada accidente *in itinere*, que ha sido reconocido en muchos países del mundo y que el Perú no es ajeno a dichos accidentes que sufren los trabajadores a diario, por lo cual el reconocimiento de la contingencia en el trayecto como accidente de trabajo favorecería la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, trayendo consigo la implementación de políticas de prevención que coadyuven a la eliminación y/o reducción de los riesgos en el trayecto a los que se ve inmerso el trabajador al desplazarse de su domicilio a su centro de labores y viceversa, aunado a esa posición los entrevistados establecen que como consecuencia de la incorporación de esta nueva figura jurídica, lo más conveniente será la adopción de un seguro a todo riesgo que cubra dichas contingencias, como también existe la posición minoritaria del representante de la SUNAFIL quien señaló que dicha contingencia podría ingresar dentro del Anexo 5 del D.S. N° 009-97-SA, y ser tratado con el SCTR, también tenemos la posición del abogado especialista en lo laboral con código LVF, quien estableció que lo más conveniente sería la adopción de un seguro particular en la modalidad de “seguro con devolución”, de ese modo se reduciría los gastos a los que se vería inmerso el empleador al contratar con un seguro, debido a que llegado el tiempo pactado con la aseguradora, lo invertido retornaría al empleador; por otro lado tenemos la posición discordante del magistrado de la CSJSA, quien estableció, que para la implementación del accidente *in itinere*, se debe tener en cuenta la realidad nacional, ya que esta es totalmente diferente a las realidades de otros países, existiendo en el Perú un déficit de cultura a la hora de trasladarse de su domicilio a su centro de labores o viceversa, y que su implementación podría traer consigo una desestabilidad a la hora de calificar y emplazar dichas contingencias.

Es importante remarcar que de acuerdo a los resultados obtenidos de las entrevista se puede notar un consenso en la necesidad que

existe en nuestro país para la implementación de la contingencia en el trayecto, en protección del derecho a la seguridad y salud que goza todo trabajador, siendo este considerado un derecho fundamental, que tiene como objetivo principal prevenir las contingencias laborales y enfermedades ocupacionales que se puedan suscitar a consecuencia del desarrollo de las actividades, es importante tener en cuenta que al incorporarse el accidente *in itinere* en nuestra legislación vigente, su tratamiento sería igual al accidente de trabajo regulado en nuestro país.

Por otro lado es oportuno mencionar que nuestros participantes consideran idóneo la creación de políticas y seguros para afrontar este tipo de contingencias, existe la posición de poder adoptar el SCTR, y también la de crear un seguro particular en la modalidad de seguro reversible; para lo cual nosotros no consideramos idóneo adoptar el SCTR, debido a como se detalla en el capítulo IV, a pesar de ya haber pasado más 20 años desde su creación, sigue teniendo muchas falencias como:

- En la aplicación de la cobertura médica del SCTR, dándose cuando ocurre un cambio de aseguradora, dicho de otro modo cuando el patrono decide cambiar de empresa prestadora del SCTR de cobertura de salud, la interrogante que se desprende es quien de las dos aseguradoras es la que debe brindar atención médica al obrero afectado, dicha problemática es importante resolverlo, ya que en la actualidad en ocasiones sucede que a pesar que el patrono tiene contratado el seguro con una aseguradora nueva, la anterior continua brindando atención médica al obrero, esto debido a que se está con un grupo de trabajadores atendidos por una aseguradora y otro grupo con la otra aseguradora no existiendo una delimitación, trayendo consigo confusiones.

- En lo referente hasta cuándo debe brindarse la atención médica al asegurado, lo ordinario es hasta que el obrero se recupere, sin embargo el D.S. N° 003-98-SA, en su artículo 13° numeral II, prescribe que debe brindarse atención hasta la recuperación total del obrero o hasta declarar la invalidez permanente o parcial. Haciendo alusión a la invalidez parcial, esta equivale al menoscabo del obrero de 20% e inferior a 50%, es decir podría ser un razonamiento que una vez el obrero tenga este menoscabo lo cual no debería seguir con la cobertura, a contrario sensu dándole otra interpretación a la norma sería que en lo referido a la invalidez permanente, se hace referencia a la invalidez superior a 50% de menoscabo, lo cual trae consigo que el obrero acceda a una pensión vitalicia conforme al SCTR, ya no tendrá cobertura médica por la aseguradora y debe atenderse en EsSalud.
- La controversia existente está en determinar que sucede cuando el asegurado no accede a una pensión y corresponde otorgarle una indemnización por el daño equivalente a 20% e inferior al 50%, si nos remitimos a la norma en artículo 18° establece que será la aseguradora la que efectuara el pago por única vez al asegurado invalido, el equivalente a 24 mensualidades de pensión calculada en forma proporcional a la que correspondería a una invalidez permanente total. De una interpretación a la norma podemos entender que la forma de otorgar la indemnización es de manera proporcional, por su lado nuestro máximo intérprete el Tribunal Constitucional no tiene una posición uniforme existiendo una suerte de incertidumbre sobre si en el pago de la indemnización debe de multiplicarse el grado de menoscabo, con la aplicación de dicho grado cambiaría significativamente el monto de la indemnización que percibe el obrero, en otras palabras el

asegurado no recibiría una indemnización igual si tuvo 20% a otro que obtuvo 45%.

- Por otro lado, si quisiéramos que el accidente en el trayecto tenga cobertura del SCTR, tendríamos que agregar a la contingencia *in itinere* en el anexo 5 del D.S. N° 009-97-SA, como una actividad riesgosa, lo cual consideramos que de suceder traería más confusión a la hora de aplicar dicho seguro.

La otra posición es que se cree un seguro particular con devolución, lo cual compartimos dicha posición, ya que al darse este tipo de seguros, no se generaría un gasto innecesario para el empleador, debido a que este tipo de seguros pasado el tiempo pactado entre el empleador y la empresa aseguradora y no habiendo sucedido ninguna contingencia el trabajador, el monto de la aportación regresaría al 100% al empleador evitando así gastos excesivos y brindando mayor protección al trabajador y su familia, pero no debemos perder de vista que al incorporarse el accidente *in itinere* en nuestra legislación vigente como contingencia laboral, su tratamiento sería como accidente de trabajo bajo la protección del Seguro Social Salud, pero no es ajena nuestra posición de que se adopte un seguro particular en la modalidad de “seguro con devolución” para asegurar de una manera más eficiente al trabajador.

En cuanto a la posición discordante, acerca de que tenemos que evaluar la realidad cultural de nuestro país, al implementar la figura jurídica de la contingencia en el trayecto, consideramos que todo cambio es para bien y si esperamos que mejore nuestra cultura en el traslado del domicilio al centro de labores, tal vez nunca se logre implementar esta importante figura jurídica en salvaguardia del derecho a la salud y seguridad que goza todo trabajador.

En lo referido a que si nuestros participantes tuvieron conocimiento de las contingencias que sufren los trabajadores en el camino, se obtuvo de manera mayoritaria que sin excepción alguna, tuvieron conocimiento de que algún trabajador de camino de su domicilio a su centro de labores o viceversa ha sufrido un accidente hasta incluso la representante del sindicato CAR refiere que sufrió dicha contingencia alguna vez en su vida cuando se trasladaba de su domicilio con dirección a su centro de labores.

Con lo señalado por nuestros participantes queda demostrado que el accidente *in itinere* no es ajeno a nuestra realidad, he aquí nace la interrogante ¿Qué sucede con esos trabajadores víctimas de dichos acontecimientos? ¿Quién asume esa carga? ¿Acaso los empleadores no tienen el deber de protección a favor de los trabajadores? Las respuestas a dichas interrogantes, es que en nuestro país existe un desamparo al trabajador, considerándolo como un objeto productor de bienes y servicios, como una cosa reemplazable, debido a que existe un apartamiento de la teoría renovadora del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, si bien es cierto nuestra Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo se funda al amparo de dicha teoría, pero solamente queda establecido en ley, mas no en la práctica.

Al amparo de la teoría renovadora debe considerarse antes que todo la prevención de contingencias labores, ya sea eliminado o reduciendo los peligros y por otro lado al trabajador debe considerarse como parte de la empresa, como un sujeto de derecho.

A lo referido si en el desarrollo de su profesión han conocido algún caso judicializado, los participantes respondieron de manera unánime que no han conocido algún caso judicializado de accidente *in itinere* y consideran que las razones por las que no se demandaron dicha contingencias son:

- En nuestro país los magistrados tienen una concepción muy cerrada al momento de calificar las demandas, dicho de otro modo los magistrados son formalistas, rigiéndose al pie de la letra lo establecido en la norma.
- En nuestro país los abogados y magistrados tienen los criterios de que solamente se aplica lo que se encuentra prescrito en la norma y como el accidente *in itinere* no se encuentra regulado existe el temor por parte de los abogados de ser declarado improcedente la demanda.
- Por otro lado los trabajadores tienen miedo emplazar a sus empleadores debido a que en nuestro país constituyen la parte débil, existiendo ese temor de que el empleador tome represalias contra el trabajador y sea despedido del trabajo.

De lo establecido anteriormente por nuestros participantes consideramos prudente las razones por las cuales no se han judicializado este tipo de contingencias, mayormente es porque los magistrados en nuestro país adoptan un posición formalistas rigiéndose solamente a lo que está establecido en la norma, por lo tanto al no encontrarse regulado este tipo de contingencias al emplazar una demanda esta sería declarada improcedente y por otro lado en nuestro país la parte débil de la relación laboral es el trabajador, debido a eso existe un miedo latente ante su empleador, existiendo el temor a represalias y posterior despido.

En lo referido a la exposición de motivos de la Ley N° 29783, la cual toma como base para su dación dos instrumentos internacionales como son el Convenio N° 121 de la OIT y la Decisión 584 de la CAN, pero sin embargo no regula la figura del accidente *in itinere* como lo recomienda adoptar dicho instrumentos internacionales antes señalados, nuestros participantes en consenso establecieron que en nuestro país antes de regularse una figura jurídica, se ven los siguientes aspectos:

- Aspecto político: en primer lugar el encargado de la dación de las leyes es el Congreso de la Republica, los cuales se rigen mediante un aspecto político y no democrático, que buscan satisfacer sus necesidades con el estado y para satisfacer dichas necesidades tienen a las grandes empresas que lo financian desde la campaña política hasta su desarrollo en el poder.
- Aspecto económico: cuando nos referimos a aspecto económico es importante remarcar que nuestra país tiene una política social de mercado, donde son las grandes empresas las dominantes del poder, por lo tanto no permiten que se legislen figuras jurídicas que vaya en contra de sus intereses económicos, siendo esta figura del accidente en el trayecto una que afecta el interés económico del empleador y de las aseguradoras.
- En nuestro país existen dos tipos de profesionales: los que son pro trabajador y los que son pro empleador, siendo estos últimos los que se encuentran en el poder, negándose a regular figuras jurídicas que protejan a los trabajadores porque causan un perjuicio a los empresarios, una triste realidad de nuestro país.

De acuerdo a la opinión recogida por nuestros participantes en nuestro país antes de emitir una ley, nuestros padres de la patria ven sus intereses económicos, adiestrando las normas de manera que no generen perjuicios a los grupos empresariales, por lo tanto es complicado que se den normas que protejan a los trabajadores y perjudiquen a los empleadores considerados la parte débil de la relación laboral.

Respecto al derecho a la seguridad y salud en el trabajo, de la entrevista realizada a nuestros participantes se obtuvo como resultado, que consideran a este derecho como aquel que vela para que el trabajador se desarrolle dentro de su relación laboral, y dentro

de su jornada de trabajo, en las mejores condiciones, debiendo gozar de cobertura cualquier contingencia que le suscitase al trabajador. Así mismo opinan que este derecho debe ser cumplido, necesariamente, por el empleador, quien es el encargado de brindar esas condiciones al trabajador para evitar cualquier situación de riesgo.

Como podemos ver nuestros participantes se acogen a la teoría de renovadora de los derechos a la seguridad y salud en el trabajo, amparando que debe existir un deber de prevención por parte del patrono a favor de los trabajadores y tomando como base el medio ambiente y las mejores condiciones donde deben prestar sus servicios los trabajadores a favor de los empleadores.

En cuanto a la evolución del derecho a la salud y seguridad en el trabajo, nuestros participantes sostuvieron que anteriormente a la dación de la Ley N° 29783, no existía una ley que estableciera la seguridad y salud en el trabajo de forma general, solo un reglamento de seguridad y salud, pero para cierta actividad laboral, como es el sector minero, sin embargo con la dación de la Ley N° 29783, este aspecto ha evolucionado favorablemente, ya que ahora se cuenta con una normativa general, participando ciertas instituciones para el control como son la SUNAFIL y el Ministerio de trabajo. Es necesario mencionar que para los representantes de la SUNAFIL entrevistados, esta evolución fue únicamente legislativa, pero no real, ni física, ni palpable, ya que no todos los involucrados cumplen con lo establecido en la norma, y que incluso existe un vacío en cuanto a la fiscalización del cumplimiento.

De acuerdo a lo desarrollado en el acápite de la evolución legislativa en el ámbito del derecho a la seguridad y salud en el trabajo consideramos oportuna la legislación, ya que con la dación de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo se abarca a todos los trabajadores, tanto del sector público, como el sector privado, incluyendo a los miembros de las fuerzas armadas y policía nacional del

Perú, trayendo consigo mayor protección para los obreros y nuevos retos que serán asumidos por el empleador.

En cuanto al principio de prevención plasmado en la Ley N° 29783, nuestros participantes, sostuvieron que se entiende por este, aquel deber que tiene el empleador de prevenir que sucedan accidentes de trabajo, garantizando las condiciones y aspectos básicos de seguridad y salud del trabajador, teniendo en cuenta los aspectos sociales y ambientales, dando respuesta rápida a aquellos riesgos que se presentan en el trabajo, en el desarrollo de las funciones del trabajador, esto mediante el comité de seguridad y salud en el trabajo para evitar que se afecte la salud, la vida de los trabajadores, respecto al alcance que presentaría el principio de prevención, refieren que el deber de prevención abarca toda esfera del trabajador, esto es, durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo. La minoría de los abogados especializados refieren que solo si se toma en cuenta la teoría de que la jornada laboral inicia desde que el trabajador sale de su domicilio hacia su centro de labores tiene que abarcarse el alcance de este principio al trayecto, porque es parte de la relación laboral, de esta forma se estaría dentro de la línea de seguridad y salud en la relación laboral. A contrario sensu el magistrado de la CSJSA, señala que la línea de la efectividad del principio de prevención inicia cuando el trabajador comienza la prestación de sus servicios dentro del centro de labores.

Consideramos oportuno manifestar que en nuestra realidad nacional la jornada de trabajo empieza desde que el trabajador prestar servicios a favor de su empleador, dicho de otro modo desde que el trabajador marca tarjeta a la entrada de la empresa, y por otro lado el deber de prevención debe abarcar también fuera de la empresa, porque es el empleador el causante del riesgo que corre el trabajador al desplazarse de su domicilio a su centro de labores amparándose

en la teoría del riesgo profesional, porque es justamente este hecho el que lo expone a algunas situaciones riesgosas, tomando en cuenta el criterio de la ocasión del trabajo, toda vez que el trabajador se desplaza premunido de la única voluntad de prestar sus servicios a favor de su empleador, quien será el beneficiario directo de la producción de bienes o servicios del trabajador por lo tanto resulta justo que sea este quien responda por las contingencia que lo suceda en trayecto.

Respecto a que si con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral se protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, nuestros entrevistados señalaron de manera unánime que con el reconocimiento de la contingencia en el trayecto como una contingencia de índole laboral, definitivamente abarcaría la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, aunado a ello refieren que este no sería el único derecho protegido, sino que también se resguardaría el derecho a una vida digna, saludable y todos aquellos derechos que son inherentes a la persona humana. Ahora bien vale precisar que el magistrado de la CSJSA, considera que no bastaría la sola regulación del accidente *in itinere* para resguardar el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, ya que serán necesarios los mecanismos como capacitaciones ante exposiciones de riesgos y constante preparación para el personal de trabajo que fomentara con ello una protección al derecho de seguridad y salud de los trabajadores.

Como se desprende del desarrollo del presente trabajo de investigación con la regulación de la contingencia *in itinere* se protegería el derecho a la seguridad y salud de todos los trabajadores del Perú, esto al amparo de la teoría del riesgo profesional basado en la ocasión del prestar sus servicios por parte del trabajador a favor de su empleador y por otro lado amparado también en la teoría renovadora de la seguridad y salud del trabajo, la cual toma como

base la mejora de las condiciones y medio ambiente de trabajo, premunido del deber de prevención. Por lo tanto consideramos de necesidad urgente la implantación de la contingencia *in itinere* en nuestra legislación vigente.

**Respecto a nuestro segundo objetivo específico, delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*, se obtuvo lo siguiente:**

En cuanto al fundamento del accidente *in itinere* como contingencia de índole laboral, los abogados especialistas en derecho laboral, magistrado de la CSJSA, representantes de los sindicatos, y representantes de la SUNAFIL, adoptaron mayoritariamente la opinión de que la contingencia *in itinere* sucede por la ocasión del trabajo teniendo como punto de partida la voluntad de prestar sus servicios por parte del trabajador a favor de su empleador, quien al final del día será este el beneficiario directo con la producción de bienes y servicios del trabajador, resultando justo que sea el empleador, el que proteja y responda ante contingencias suscitadas al trabajador en el camino hacia el centro de labores.

En primer lugar partamos por lo básico, de acuerdo a los resultados obtenidos de las entrevista se puede notar un consenso por parte de los participantes de sostener que el accidente en el trayecto es originado por la “voluntad o intención” del trabajador de querer cumplir con su trabajo, debemos de considerar que si el trabajador no tuviese la intención de trabajar no realizaría tal desplazamiento, o en todo caso cuando culmina sus labores y regresa a su domicilio, el origen de dicho traslado es debido al finalizar el cumplimiento de su trabajo. Para los participantes este accidente *in itinere* sucede por ocasión del trabajo, por tal razón el empleador debería protegerlo de cualquier contingencia que le pudiesen ocurrir en el trayecto, debiendo señalar que los accidentes en el trayecto son producto de la ocasión del trabajo, así también debemos mencionar que se encuentran

semejanzas con muchos países, donde el accidente *in itinere* es considerado un infortunio de índole laboral, ya que, el único fin que mueve al obrero, es poder asistir a su centro de labores, (la ocasión del trabajo), amparándose en la teoría del riesgo profesional en la cual los patronos deberán contestar por ser ellos quienes motivan la existencia del riesgo. Debe mencionarse también que la doctrina y jurisprudencia de España establecen esta “voluntad” de cumplir con su trabajo, que por tal razón el trabajador inicia el trayecto de su domicilio al centro de labores o viceversa, como un requisito indispensable para poder configurar el accidente en el trayecto: llamado Requisito teleológico, que establece que la realización del trabajo debe ser la primordial y única causa que origine el recorrido del obrero, ya sea para empezar o culminar sus labores.

Ahora bien vale mencionar que existe una postura en la doctrina que no considera que el accidente en el trayecto sea un accidente de trabajo, sin embargo como se ha podido revisar en la presente investigación, un elemento fundamental para saber la diferencia entre un accidente en el trayecto a realizar una actividad cotidiana y un accidente en el trayecto al trabajo es la intención o voluntad de la persona víctima del accidente, puesto que mientras que en el primer caso se dirige a realizar una actividad normal que le generará beneficio así mismo y de la cual no se encuentra obligado a cumplir, en el otro caso sí, puesto que el trabajador debe cumplir con su trabajo, en beneficio del empleador y solicitando las condiciones de seguridad y salud necesarias, no solo para su centro de labores, sino también en el trayecto a este.

Aceptar que el accidente en el trayecto se considera como accidente de trabajo implica que nuestra legislación nacional deberá alejarse de aquellas teorías que solo consideren como accidentes de trabajo las que suceden en el lugar de labores, como la teoría de la responsabilidad contractual, y adoptar la teoría del riesgo profesional el cual establece que el trabajo supone una actividad riesgosa, y que,

en razón de ello, la responsabilidad que nace de cualquier contingencia ocurrida al trabajador por el accionar o con ocasión del empleo, será asumida por el patrón, no limitándose al centro de labores.

Por otro lado los entrevistados, refieren de manera unánime que se considera accidente *in itinere* el que sufre el trabajador en el desplazamiento de dos puntos bien marcados como son del domicilio al centro de labores o viceversa, aunado a esto, es importante remarcar la posición del magistrado de la CSJSA, quien señala que para la configuración de la contingencia *in itinere* también deben concurrir de manera copulativa los siguientes requisitos:

- **Requisito teleológico:** la voluntad del trabajador de asistir a su centro de labores a desarrollar sus actividades de acuerdo a lo pactado en el contrato de trabajo.
- **Requisito topográfico:** el recorrido en el cual, el trabajador sufre la contingencia debe ser el ordinario y habitual donde se desplaza día a día.
- **Requisito mecánico:** el trabajador debe desplazarse en un medio de transporte idóneo para el trayecto de su domicilio a su centro de labores.
- **Requisito cronológico:** la contingencia debe suceder en horas próximas a la entrada al centro de labores y en horas próximas a las salidas de este.

En este punto, es necesario remarcar que los entrevistados señalaron para la configuración del accidente en el trayecto, este debe suscitarse entre el domicilio al centro de labores o viceversa, debiendo delimitar lo que debe entenderse por domicilio: En nuestra legislación nacional, se establece que el domicilio se constituye por la residencia habitual de la persona en un lugar, así como se tendrá en cuenta el

caso de una persona con varios domicilios, la persona que vive alternativamente o tiene ocupaciones habituales en varios lugares se le considera domiciliada en cualquiera de ellos. (Artículo 33 y 34 del Código Civil). Creemos que en el caso nacional, ante una implementación del accidente en el trayecto a nuestra legislación laboral, deberá ceñirse a lo delimitado por el Código Civil, sin ser necesario precisar o cambiar la figura del domicilio puesto que conforme se observa en nuestro Código Civil, está correctamente delimitada.

Debe precisarse que otras legislaciones como la española y la chilena establecen una clara diferencia entre el domicilio y residencia, el mismo que ha sido desarrollado a lo largo de la presente investigación, y que básicamente establece lo siguiente: Para que una residencia sea un domicilio, no solamente basta con el hecho de la residencia habitual, sino que será necesaria la voluntad de permanecer en esta. Mientras que la legislación peruana señala que para establecer domicilio, solo es necesario la residencia habitual en esta, sin compañía de ninguna “voluntad”.

Así también creemos que, para efectos de establecer el accidente en el trayecto, el trabajador deberá señalar el domicilio habitual del cual siempre estará partiendo al centro de labores o hacia donde regresará una vez concluida la jornada laboral.

Respecto a lo precisado por el magistrado, sobre la concurrencia de 4 requisitos de forma copulativa para establecer el accidente en el trayecto, se hace mención a los requisitos que la doctrina internacional ha logrado establecer en muchos países:

- **Teleológico:** siendo la finalidad primordial y directa del trayecto, el cumplimiento del trabajo, porque este así lo exige.
- **Geográfico:** el infortunio debe producirse en el recorrido habitual y normal del trabajador, precisando que no cabe la

desviación por razones de tipo personal, excepto aquellas que son necesarias para el desarrollo de la vida propia y profesional, los ejemplos pueden ser las compras o dejar los niños con un familiar.

- **Cronológico:** la contingencia tiene que suceder en un plazo prudencial que requiere el trayecto, no pudiendo modificarse por variantes anormales o que difieran de la finalidad de cumplir el trabajo.
- **Idoneidad del medio:** los medios a utilizar para el trayecto al trabajo deben ser normales, y tiene que excluirse aquellos que el transporte prohíba, el medio utilizado por el obrero debe ser razonable y adecuado para el trayecto.

Sin embargo debemos sostener también que para una correcta legislación de la figura, se deben evaluar si dichos requisitos son aplicables de manera íntegra en nuestra realidad, ya que no compartimos iguales realidades con los países que la regulan, muchos de ellos europeos.

En cuanto a si se deben tener en cuenta los criterios de la legislación extranjera como España, Argentina y Chile sobre el accidente en trayecto, nuestros participantes han referido que se tienen que delimitar dichos criterios, unida a su jurisprudencia, ya que en nuestro país existe mucha informalidad no solamente en el sistema laboral, sino también en el tema de transporte, por tal razón no se debe realizar un copia y pega a dichas leyes extranjeras debido a que cada realidad es diferente. Así también uno de los abogados especializados entrevistados precisó que señalar un requisito que estuviera relacionado con el medio de transporte no se podría realizar en nuestra actualidad, ya que se necesitaría un estudio estadístico a profundidad y en nuestro país no se cuenta con mucho campo estadístico.

Para iniciar este último punto, y conforme la mayoría de los entrevistados han referido, no se debe realizar un copia y pega de los requisitos establecidos en las legislaciones extranjeras cuando se establezca esta figura jurídica en nuestra legislación. Debemos tomar el ejemplo que, para algunos, la redacción española actual origina inseguridad jurídica, toda vez que no se puede concentrar toda la jurisprudencia en pequeños párrafos de la norma; omitiendo que es labor de los tribunales que adaptaran la casuística a los criterios establecidos por la jurisprudencia y doctrina. Por esta razón debemos sostener que, para la incorporación de la figura del accidente en el trayecto en nuestra legislación, no se podría legislar de manera rígida los requisitos de esta figura jurídica, toda vez que esta figura nació de la jurisprudencia, y debe sujetarse a los cambios que ella establezca.

Respecto a la delimitación de los criterios del accidente en el trayecto plasmados en el extranjero, estos han sido desarrollados a lo largo de la presente investigación, debiendo en este punto señalar que se deben tomar en cuenta los siguientes:

- a) El cumplimiento del trabajo es la razón primordial que origina el desplazamiento del trabajador, llámese voluntad de cumplir con el trabajo o requisito teleológico. Ahora bien, vale precisar que la legislación española es la única que precisa de ella como un requisito para sostener el accidente en el trayecto, ya que la legislación chilena y argentina no desarrollan esta como requisito.
- b) El siguiente requisito es uno de los más importantes, el cual es que el accidente debe suscitarse entre el trayecto desde el domicilio al trabajo o viceversa; debiendo precisarse que este trayecto debe ser directo, sin presentar alguna variación en esta a excepción de cuando la interrupción del trayecto responde a hábitos normales o necesidades reales (como lo

señalan las jurisprudencias chilenas, argentinas y españolas); también conocido como requisito topográfico.

- c) El accidente debe ocurrir próximo a las horas de trabajo del obrero, sean de ingreso o de retiro, llamado también requisito cronológico. La jurisprudencia española establece el presente requisito para dar certeza de que el accidente esté ligado al trayecto necesario para el cumplimiento del trabajo, o cuando se retire de esta. La jurisprudencia chilena y argentina no refieren sobre este requisito.

La doctrina española establece un cuarto requisito, conocido como mecánico, que consiste en que el medio utilizado por el obrero debe ser el idóneo, no debiendo aumentar los riesgos considerables. Ahora bien, en nuestra realidad padecemos de un mal endémico conocido como informalidad vial, que propicia que existan distintas formas de moverse (autos, motos, mototaxis, colectivos, combis, cousters, metropolitano, bicicletas y otros) por lo que señalar qué medios son los idóneos para cada actividad en específico trasciende la presente investigación, siendo necesario promover los estudios estadísticos para poder señalar un requisito como este, en razón a ello creemos que no se puede establecer este requisito como uno indispensable para configurar el accidente en el trayecto, sin embargo es necesario precisar que el empleador si podría establecer y señalar los medios pertinentes por los cuales un trabajador podría utilizar los medios de transporte con la finalidad de prevenir accidentes, en base a su deber de prevención de la relación laboral. Finalmente debe dejarse de tarea a la jurisprudencia peruana quien será la encargada de sentar las bases a este requisito y de evaluar cada caso en concreto, mejorando o modificando los criterios conforme nuestra realidad.

## CONCLUSIONES.

1. En base al desarrollo del presente trabajo de investigación, hemos llegado a la conclusión que se debe incorporar el accidente *in itinere* o también conocido como accidente en el trayecto, como un accidente de trabajo en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo; porque se ha demostrado que existe una gran masa de trabajadores en nuestra país, siendo que todos ellos, formales e informales, tienen que movilizarse para poder cumplir con su trabajo, esto es, tienen que seguir un trayecto hasta su centro de labores, y muchos de ellos se ven afectados por accidentes de tránsito y otros que le puedan suscitar en el camino al trabajo, como ha quedado demostrado de los altos índices de víctimas letales y no letales de accidentes de tránsito y otros estudios estadísticos señalados en la investigación; estos accidentes en otros países con realidades similares a la nuestra se encuentran legislados como accidentes de trabajo y reciben por nombre accidente en el trayecto; a contrario sensu en nuestro país no encuentran protección alguna, razón por la cual genera desprotección a los trabajadores, que debe ser resuelta amparando esta figura jurídica conocida como accidente en el trayecto en nuestra legislación.
2. Se concluyó que el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú; debido a que todo trabajador goza del derecho a la seguridad y salud en el trabajo, y es deber del empleador garantizarla a través de su deber de prevención, el cual no se ciñe solamente a los posibles accidentes que pueda sufrir el trabajador en el centro de labores, sino también a los que pudieran suscitarse en el trayecto del domicilio del trabajador al centro de labores o viceversa, debido a que al trabajador, la única voluntad o animus que lo impulsa a realizar el desplazamiento al trabajo, es el cumplimiento de sus obligación pactadas con su empleador, siendo este último, el causante del riesgo razón por la cual es justo que sea él, quien responda por las contingencias que sufre el trabajador.

3. Podemos concluir que la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, acepta la teoría renovadora, que implica cambiar la mentalidad al empleador y a los trabajadores acerca de la prevención de los riesgos laborales, fundando el criterio de prevenir los riesgos inmerso en el desarrollo de las labores, como también los que se originan por la ocasión de estas, la cual viene aplicándose en muchas partes del mundo, y que en nuestro ordenamiento jurídico es saludable pero tardía.
4. Concluimos que no solo bastaría con la incorporación del accidente en el trayecto en la legislación peruana para proteger al trabajador, sino que el empleador debe de promover y señalar una política de prevención contra este tipo de contingencias a fin de resguardar a los trabajadores. Creemos firmemente que no solo es labor del empleador sino también del estado de mejorar la educación vial.
5. Concluimos también que con la incorporación del accidente en el trayecto se debe tener en cuenta, que al incorporarse como accidente de trabajo, se encuadraría bajo la cobertura del Seguro Social de Salud, adicionalmente a ello creemos pertinente la adopción de un seguro particular en la modalidad de seguro con devolución, el cual brindaría cobertura de indemnización a favor de los trabajadores afectados.
6. Se concluyó que los criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*, los cuales en base a lo desarrollado en el trabajo de investigación se concluye que, de incorporarse la figura del accidente en el trayecto en nuestra legislación serían idóneos a aplicar en nuestra coyuntura los siguientes criterios:
  - a. Criterio teleológico: El cumplimiento del trabajo es la razón primordial que origina el desplazamiento del trabajador, llámese voluntad de cumplir con el trabajo.
  - b. Criterio geográfico: El siguiente criterio es uno de los más importantes, el cual consiste, en que el accidente debe suscitarse entre el trayecto desde el domicilio al centro de labores o viceversa; debiendo precisar que este trayecto debe ser directo, sin presentar alguna variación en esta a excepción de cuando la interrupción del trayecto responde a hábitos normales o necesidades reales.

- c. Criterio cronológico: El accidente debe ocurrir próximo a las horas de trabajo del obrero, sean de ingreso o de retiro del lugar donde presta sus servicios a favor de su empleador.

Respecto al criterio mecánico sobre el medio de transporte utilizado por parte del trabajador, en nuestro país existe un alto índice de informalidad y heterogeneidad en los medio de transporte, por lo cual concluimos que no se puede establecer al día de hoy, cuales son los medios de transporte menos riesgosos para cada desplazamiento del trabajador respecto de su tipo de naturaleza laboral, y más aún que los estudios estadísticos son escasos, pero si consideramos que debe ser desarrollado por la jurisprudencia evaluando cada caso en concreto; por otro lado también dejando a salvedad lo que pueda establecer el empleador en sus políticas preventivas.

7. Se concluye que la ratificación o no del Convenio 121 de la OIT y la Decisión N° 584 de la CAN, no compromete la incorporación del accidente en el trayecto en la legislación peruana, toda vez que como ha sido materia de investigaciones, muchos países legislan sobre este tipo de accidente de trabajo, sin haber suscrito estos instrumentos internacionales, por lo tanto la suscripción o no de estos instrumentos internacionales no enerva la regulación de esta figura jurídica.
8. Se concluye que en nuestro país no existe data estadística de los accidentes en el trayecto entre el domicilio y centro de labores del trabajador.

## RECOMENDACIONES.

1. Se recomienda incorporar el accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana, para ser más exactos en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, para dicha incorporación debe tomarse en cuenta el Proyecto de Ley inmerso en el desarrollo de la investigación, teniendo presente lo establecido en el capítulo II, artículo 107°, de nuestra Carta Magna en lo referido a la iniciativa legislativa, la cual establece a los sujetos que gozan del derecho a la iniciativa legislativa, siendo estos, el Presidente de la Republica, los Congresistas, el Colegio Profesional de Abogados, como también la ciudadanía, amparados por el artículo 2°, numeral 17 y artículo 31° de nuestra Carta Magna, lo cual, con la publicación del presente trabajo se pretende que tomen conocimiento las autoridades antes mencionadas y se presente el Proyecto de Ley, como también se puede participar de concursos organizados por el Congreso de la Republica que tenga como finalidad poder incorporar dicha figura jurídica en nuestro ordenamiento.
2. Se recomienda que el empleador al momento de establecer Políticas Preventivas ante contingencias suscitadas en el trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa, tenga en cuenta el modelo que se desarrolló en el presente trabajo, teniendo como finalidad reducir y/o evitar los riesgos a los que se ve inmerso en el traslado, como también fortalecer la educación vial en los trabajadores para coadyuvar a la seguridad y salud.
3. Se recomienda que al incorporarse la figura jurídica del accidente en el trayecto, como accidente de trabajo, su tratamiento se integre dentro del Seguro Social de Salud, sin tener que generar cambios al SCTR y al Seguro Vida Ley. Así también recomendamos, la creación de seguros privados o particulares que versen sobre esta contingencia en específico, que brinde cobertura tanto de salud e indemnización a favor de los trabajadores afectados ante contingencias en el trayecto, con la particular característica de ser un seguro reversible.
4. Se recomienda al Poder Legislativo evaluar el Convenio N° 121 de la OIT, la Decisión N° 584 de la CAN y los diversos instrumentos internacionales en

materia de seguridad y salud en el trabajo, emitidos por estos organismos internacionales, y en su oportunidad aprobarlos antes de ser ratificados por el Presidente de la Republica, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 56° de nuestra Carta Magna; debido a que como se desprende del desarrollo de la investigación, nuestro país no ratifica convenios importantes para el desarrollo y protección de los derechos laborales de los trabajadores.

5. Se recomienda promover estudios estadísticos sobre la cantidad de víctimas fatales y no fatales de accidente en el trayecto entre su domicilio y su centro de labores en nuestro país, para poder contar con un registro detallado y llevar un control de las personas afectadas con este tipo de contingencias, las entidades encargadas de llevar el registro estadístico sería:
  - El INEI: como órgano autónomo de país encargado de llevar acabo el sistema nacional de estadística e informática.
  - La Policía Nacional del Perú: como institución del estado peruano tiene la función de recibir denuncias de los accidentes que sufren las personas, para lo cual se recomienda poder llevar un registro aparte donde se detalle cuando las personas sufran accidentes en itinerario de su domicilio a su centro de labores y viceversa.
  - Los Centros de Salud, Hospitales y Clínicas: son instituciones que brindan atención de salud a las personas afectadas por cualquier tipo de contingencias, para lo cual se recomienda llevar un registro de las personas atendidas por daños sufridos en el trayecto del domicilio al centro de trabajo.
6. Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales, Municipalidades Provinciales, Municipalidades Distritales, Instituciones Educativas Públicas y Privadas, Universidades Públicas y Particulares, que promuevan la educación vial en nuestro país, siendo muy importante la educación desde los primeros años de formación ciudadana, realizando campañas de concientización en los ciudadanos y también promover la aplicación rigurosa de las sanciones de tránsito a los peatones y conductores.

## REFERENCIAS.

- Aconsejan implementar en Perú norma que protege a trabajador de accidentes viales (16 de octubre del 2013). Andina. <https://andina.pe/agencia/noticia-aconsejan-implementar-peru-norma-protege-a-trabajador-accidentes-viales-478692.aspx>
- Acuña Arréstegui, M.E. (2017). *Límites de la responsabilidad del empleador en el pago de indemnización por daños y perjuicios por accidente de trabajo* [Tesis de segunda Especialidad, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Perú. [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8404/ACUNA\\_ARESTEGUI MARIA LOS%20LIMITES DE%20LA%20RESPONSA BILIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8404/ACUNA_ARESTEGUI MARIA LOS%20LIMITES DE%20LA%20RESPONSA BILIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Aguilar Rosado, J. (2016). *Análisis jurídico – jurisprudencial del derecho a la seguridad y salud en el sector minero* [Tesis de grado, Universidad de Piura]. Repositorio institucional de la Universidad de Piura [https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2638/DER\\_081.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2638/DER_081.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Almanzor, F. & Martín, A. (2013) Accidente de trabajo in itinere: potenciar su investigación como propuesta preventiva. *Revista científica HYGIA de enfermería*, 83, 5-10. <http://www.colegioenfermeriasevilla.es/Publicaciones/Hygia/Hygia83.pdf>
- Andara, B. (2018). Responsabilidad del patrono infractor: teorías sobre seguridad y salud en el trabajo en Venezuela. *Páginas de seguridad social*, Vol. 2 (3), 127 – 148. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/pagss/article/view/6474/8817>
- Aragón Castanedo P.H. (2018) El accidente de trabajo in itinere [Tesis de grado, Universidad de Cantabria]. Repositorio institucional de la Universidad de Cantabria. [https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/15526/ARAGON\\_CASTANEDOPABLOHILARIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/15526/ARAGON_CASTANEDOPABLOHILARIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Arce, S. (2017). *La prevención de riesgos laborales y la accidentabilidad laboral en la prensa española; representación y cobertura a partir de la ley 31/1995 de prevención de riesgos laborales (1994 – 2014)* [Tesis de doctorado, Universidad de Burgos] Repositorio institucional de Universidad de Burgos. <https://riubu.ubu.es/handle/10259/4571>
- Arévalo, J. (2016). *Tratado de derecho laboral*. Instituto Pacifico S.A.C.
- Arias, W. (2012). Revisión histórica de la salud ocupacional y la seguridad industrial. *Revista cubana de salud y trabajo*, 13 (3), 45–52. <https://www.medigraphic.com/pdfs/revcubsaltra/cst-2012/cst123g.pdf>
- Asociación Peruana de Empresas de Seguros. (2020). *Conoce todo sobre el seguro vida ley*. <https://www.apeseq.org.pe/seguro-de-vida-ley-preguntas/>
- Autoridad Nacional del Servicio Civil (2014). *¿Qué es seguridad y salud en el trabajo?* <https://www.servir.gob.pe/sst/que-es-seguridad-y-salud-en-el-trabajo/>
- Balbín, A. (2017). Discusiones en torno a la esencia del vínculo jurídico laboral. *RADEA Revista Derechos en Acción*, 4, 1 – 19. <https://doi.org/10.24215/25251678e048>
- Bestratén, M., Guardino, X., Iranzo, Y., Piqué, T., Pujol, L., Solórzano, M., Tamborero, J., Turmo, E. & Varela, I. (2011) *Seguridad en el trabajo*. Edición 2011. España: Edit.: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. <https://www.insst.es/documents/94886/599872/Seguridad+en+el+trabajo/e34d1558-fed9-4830-a8e3-b0678c433bb1>
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (27 de julio de 2015). *Guía legal sobre accidentes de trabajo*. <https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/accidentes-del-trabajo>
- Blandón, S. (2014). El accidente in itinere o de trayecto en Colombia, España, Argentina y Chile (Derecho comparado). *Diálogos de Derecho y Política*, 14(6), 1-21 <https://revistas.udea.edu.co/index.php/derypol/article/view/20579/17327>
- Blankjejder, A. (2017) Algunos apuntes de discusión en referencia a las Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. *DOSSIER*, 93(126), 127 – 131.

- <http://www.sociales.uba.ar/wp-content/blogs.dir/219/files/2017/05/REVISTA-93-126-BLANKLEJDER.pdf>
- Botta, N. (2018) *Los accidentes de trabajo*. Edit. Red proteger [https://www.redproteger.com.ar/editorialredproteger/serieaccidentologia/67\\_Los\\_Accidentes\\_Trabajo\\_2a\\_edicion\\_enero2018.pdf](https://www.redproteger.com.ar/editorialredproteger/serieaccidentologia/67_Los_Accidentes_Trabajo_2a_edicion_enero2018.pdf)
- Bustios Sánchez, V.J. (2019). *La responsabilidad civil del empleador en los accidentes in itinere y su aplicación en la legislación peruana*. [Tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo] Repositorio institucional de la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. <http://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/2067>
- Capón, R. (1999) *Derecho del Trabajo*. Librería Editora Platense.
- Carrillo, A. (2017) Análisis jurisprudencial del accidente de trabajo in itinere. Comentario de la Sentencia del TS de 14 de febrero de 2017. *Dialnet* <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6032430>
- Carro, D., & Espinoza, G. (2014). Riesgo laboral in itinere en la doctrina, la legislación y jurisprudencia costarricense. *Revista judicial de Costa Rica*, (114), 30-31. [https://escuelajudicialpj.poderjudicial.go.cr/Archivos/documentos/revs\\_juds/Revista\\_114/PDFs/03\\_archivo.pdf](https://escuelajudicialpj.poderjudicial.go.cr/Archivos/documentos/revs_juds/Revista_114/PDFs/03_archivo.pdf)
- Castillo, J., Demartini, F., Flores, R., Fera, P., Angulo, J. & Pineda, L. (2015). *Compendio de derecho laboral peruano*. ECB Ediciones S.A.C.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2017). *Los Derechos Humanos Laborales*. CNDH. <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/DH-Laborales.pdf>
- Del Campo, T. (2014). *La configuración del derecho a la seguridad y salud en el trabajo, a partir de los elementos que confirman la seguridad y salud en el trabajo, su regulación normativa y su análisis en la Ley N° 29783 y su modificación Ley N°30222*. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5820/DE>

[L CAMPO GAYTAN TEOBALDO CONFIGURACION SEGURIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](#)

Ducci, C. (1994). Derecho civil parte general (4°. ed.). *Editorial jurídica de Chile*.  
[https://www.academia.edu/30567737/Derecho\\_Civil\\_Parte\\_General\\_Carlos\\_Ducci](https://www.academia.edu/30567737/Derecho_Civil_Parte_General_Carlos_Ducci)

El concepto de accidente de trabajo en la Unión Europea y en el Derecho Comparado (14 de Julio del 2017) Noticias Jurídicas.  
<http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/12158-el-concepto-de-accidente-de-trabajo-en-la-union-europea-y-en-el-derecho-comparado/>

Fernández, C. (2017). El SCTR y los accidentes in itinere en la protección al Derecho a la Seguridad Social en el Perú. *Revista Universidad Externado de Colombia* Vol. 1 Núm. 2 (2017).  
<https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/pagss/article/view/5257>

Ferro, V. (2019). *Derecho Individual del Trabajo en el Perú*. Fondo editorial Pontificia Universidad Católica del Perú  
[http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/170697/41/%20Derecho%20individual%20del%20trabajo%20en%20el%20Per%C3%BA%20con%20sello.pdf?fbclid=IwAR1ByPx1YeQMKwXn472EAMEDf\\_Ro3p-7BXHgRJDRBsIOWeITfEYAeUIU\\_IM](http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/170697/41/%20Derecho%20individual%20del%20trabajo%20en%20el%20Per%C3%BA%20con%20sello.pdf?fbclid=IwAR1ByPx1YeQMKwXn472EAMEDf_Ro3p-7BXHgRJDRBsIOWeITfEYAeUIU_IM)

García, F. (9 de marzo de 2020). ¿Y el SCTR pa cuándo? Actual problemática del seguro de accidente de tránsito y enfermedades profesionales. Lp Pasión por el derecho. <https://lpderecho.pe/seguro-complementario-riesgo-trabajao-cuando-actual-problematica-del-seguro-de-accidentes-de-trabajo-y-enfermedades-profesionales/>

García, R. (2013). El derecho a la salud – THE RIGHT TO HEALTH. *Estudios constitucionales de la Universidad Diego Portales Chile*, 11(2), 1. SCIELO  
[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-52002013000200008](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-52002013000200008)

Gines, A. y Luque, M. (2015). La Reformulación del sistema “bonus-bonus” vs “bonus-malus”. *Revista de la Confederación Española de Organizaciones*

*Empresariales.*

[https://contenidos.ceoe.es/CEOE/var/pool/pdf/publications\\_docs-file-230-la-reformulacion-del-sistema-bonus-bonus-vs-bonus-malus-estudio-comparado-sobre-un-sistema-de-incentivacion-de-la-prevencion-de-riesgos-laborales.pdf](https://contenidos.ceoe.es/CEOE/var/pool/pdf/publications_docs-file-230-la-reformulacion-del-sistema-bonus-bonus-vs-bonus-malus-estudio-comparado-sobre-un-sistema-de-incentivacion-de-la-prevencion-de-riesgos-laborales.pdf)

Gómez, R. (2012). *Derecho Laboral I. Red Tercer Milenio*.  
[http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/derecho\\_y\\_ciencias\\_sociales/Derecho\\_laboral\\_I.pdf](http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/derecho_y_ciencias_sociales/Derecho_laboral_I.pdf)

Gonzales Martínez, J. (2015). *El trato privilegiado de las prestaciones de origen profesional respecto de las contingencias comunes en la seguridad social* [Tesis Doctoral, Universidad Miguel Hernández]. DIALNET  
<http://dspace.umh.es/bitstream/11000/2484/1/TD%20Gonz%C3%A1lez%20Mart%C3%ADnez%2C%20Jos%C3%A9%20Antonio.pdf>

Gonzales, C., & Paitan, J. (2017). *El derecho a la seguridad social* (1°. Ed.). Fondo editorial Pontificia Universidad Católica del Perú.

Huancahuari (abril del 2020). *Seguro complementario de trabajo de riesgo y coronavirus, ¿es urgente reconocer el covid-19 como enfermedad profesional?* LP pasión por el derecho. <https://lpderecho.pe/seguro-complementario-trabajo-riesgo-coronavirus-urgente-reconocer-covid-19-enfermedad-profesional/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática, Accidentes de Tránsito. (20 de diciembre del 2018). Datos Estadísticos del INEI.  
<https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática, La Situación del Mercado Laboral en Lima Metropolitana. (04 de abril del 2020). Informe Técnico INEI.  
[http://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/04-informe-tecnico-04\\_mercado-laboral-ene-feb-mar-2020.pdf](http://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/04-informe-tecnico-04_mercado-laboral-ene-feb-mar-2020.pdf)

Jara Villacreses, M. (2007). *Los accidentes de trabajo en el Ecuador y la responsabilidad patronal*. [Tesis de doctorado, Universidad del Azuay].

Repositorio institucional de la Universidad de Azuay  
<http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/727/1/05930.pdf>

Jiménez, E. (2014). *MFO075-2: Seguridad y salud. Elearning*  
<https://books.google.com.pe/books?id=vbBWDwAAQBAJ&pg=PA38&dq=derecho+a+la+seguridad+y+salud&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjekM3zn-LpAhXKlRkGHSiEBt0Q6AEIQTAD#v=onepage&q=derecho%20a%20la%20seguridad%20y%20salud&f=false>

Kahale, D. (2007). *Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo in itinere. Revista de la Universitaria de Ciencias del Trabajo.*  
<http://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/11351/RevistaUniversitariadeCienciasdelTrabajo-2007-5>  
[Algunasconsideracionessobrelaccidentedeltrabajo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/11351/RevistaUniversitariadeCienciasdelTrabajo-2007-5/Algunasconsideracionessobrelaccidentedeltrabajo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Landa Valiente, O.A. (2015). *Implementación de la seguridad y salud en el trabajo a labores de despacho en el sector hidrocarburos* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos] Repositorio de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.  
<https://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/20.500.12672/4341>

Lengua Apolaya, C. (2013). *La reubicación del trabajador por accidente de trabajo y enfermedad profesional: naturaleza jurídica, su impacto sobre las facultades empresariales de extinción del contrato de trabajo y alcances sobre la exigibilidad del derecho* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú] Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Perú.  
[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5238/LENGUA\\_APOLAYA\\_CESAR\\_ACCIDENTE\\_TRABAJO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5238/LENGUA_APOLAYA_CESAR_ACCIDENTE_TRABAJO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Lengua, C (2015). Reflexiones con relación al accidente de trabajo en el régimen del seguro complementario de trabajo de riesgo. *Sociedad Peruana*

- de *Derecho del Trabajo y Seguridad Social (Eds.)*, *Laborem* N° 15, 193-23.  
[http://www.spdtss.org.pe/sites/default/files/libros/archivos\\_14591846980.pdf](http://www.spdtss.org.pe/sites/default/files/libros/archivos_14591846980.pdf)
- León, L. (2016). *Responsabilidad civil contractual y extracontractual*. Academia de la magistratura.  
<http://repositorio.amag.edu.pe/bitstream/handle/123456789/714/Manual%20Responsabilidad%20Civil.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- López García, J.R. (2017). *Modelización de la probabilidad de accidente laboral en función de las condiciones de trabajo mediante técnicas "Machine Learning"* (Tesis de Doctorado, Universidad de Burgos) Repositorio institucional de la Universidad de Burgos.  
<https://core.ac.uk/download/pdf/92429798.pdf>
- Ludovico, G (2017). Contenidos y límites de la protección italiana del trabajador en casos de accidente en el trayecto. *Revista chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, vol. 8 (16).  
<https://clio.uchile.cl/index.php/RDTSS/article/view/48030>
- Méndez, J. & Miro, A. (2015). *Medicina del trabajo pericial y forense. Liber Factory*  
<https://books.google.com.pe/books?id=UvKIcoaYDg0C&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Boletín Estadístico Mensual – Edición febrero 2020. (01 de abril del 2020).  
<https://www.gob.pe/institucion/mtpe/informes-publicaciones/466127-boletin-estadistico-mensual-edicion-febrero-2020>
- Ministerio de Trabajo, empleo y seguridad social. (2014). *Salud y Seguridad en el trabajo, aportes para una cultura de prevención*.  
[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-buenos\\_aires/documents/publication/wcms\\_248685.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-buenos_aires/documents/publication/wcms_248685.pdf)
- Miñarro, M. (2014). Una redefinición flexibilizadora de signo tuitivo: Ampliación del concepto de accidente in itinere según la realidad social. *Revista CEF.- Trabajo y Seguridad Social*, 373.

- [http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/158976/mi%F1arro\\_rev\\_CEF373\\_c\\_s.pdf?sequence=1](http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/158976/mi%F1arro_rev_CEF373_c_s.pdf?sequence=1)
- Molinares, V. & Pérez, J. (2019). *Seguridad Humana y Derechos Fundamentales*. Universidad del Norte  
<https://books.google.com.pe/books?id=rtuZDwAAQBAJ&pg=PA122&dq=Derechos+fundamentales+de+los+trabajadores&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiSpvuC-eHpAhVsELkGHTMKCQE6AEISjAF#v=onepage&q=Derechos%20fundamentales%20de%20los%20trabajadores&f=false>
- Mucha, R. (2014). Los derechos inespecíficos y conflictos entre los trabajadores fundamentales de los empleadores y trabajadores. *Revista Derecho y Cambio Social*, 20(7).  
<https://www.derechoycambiosocial.com/revista020/derechos%20inespecificos%20laborales.htm>
- Nicolaci, M. (2008) Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. *Hologramática Facultad de Ciencias Sociales UNLZ*, 5(8) 3 – 48.  
[https://www.cienciared.com.ar/ra/usr/3/591/hologramatica08\\_v2pp3\\_48.pdf](https://www.cienciared.com.ar/ra/usr/3/591/hologramatica08_v2pp3_48.pdf)
- Organización Iberoamericana de Seguridad Social (2012). *Recopilación de los principales indicadores de siniestralidad laboral y enfermedad ocupacional utilizados en Iberoamérica*. OISS  
<https://studylib.es/doc/4734896/recopilaci%C3%B3n-de-los-principales-indicadores-de-siniestral...>
- Ortega, J., Rodríguez, J., & Fernández, H. (2017). Importancia de la seguridad de los trabajadores en el cumplimiento de procesos, procedimientos y funciones. *Revista Academia & Derecho*, 8 (14), 155-176.  
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6713605.pdf>
- Páramo, P., & Montero, C. (2018). *Tendencias legislativas en seguridad y salud en el trabajo con enfoque preventivo*. Organización Internacional del Trabajo  
[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-buenos\\_aires/documents/publication/wcms\\_619052.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-buenos_aires/documents/publication/wcms_619052.pdf)
- Paredes, L. (2014). *Situación y perspectiva de las empresas prestadoras de salud*.

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/BFF94E6975A4CBB60525810F00622526/\\$FILE/293INFINVES42\\_prestadoras\\_salud.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/BFF94E6975A4CBB60525810F00622526/$FILE/293INFINVES42_prestadoras_salud.pdf)

- Parra, L., Gómez, F., Rojas, E., Acosta, M., & Torres, T. (2018). Sindéresis hermenéutica de la ley 1562 y el concepto de la salud ocupacional. *Revista Republicana*, 1909(24), 23-40.  
<http://dx.doi.org/10.21017/Rev.Repub.2018.v24.a38>
- Poquet, R (2017). Accidente de trabajo in itinere en el teletrabajo: su difícil conjunción. Dialnet  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6232272>
- Poquet, R. (2017). Últimos perfiles del accidente de trabajo en misión. *Revista de Lex Social, Revista de derechos sociales*, vol. 7(1), 230-251  
<https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/3553>
- Quijano, O., & Munares, O. (2016). Protección de derechos en salud en el Perú: experiencias desde el rol fiscalizador de la Superintendencia Nacional de Salud. *Revista peruana de medicina experimental y salud pública*, 33(3).  
[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1726-46342016000300019](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342016000300019)
- Rankia. (20 de junio de 2019). ¿Qué es un seguro de vida con devolución?  
<https://www.rankia.pe/blog/mejores-seguros-vida-salud-viaje-auto/4280539-que-seguro-vida-devolucion>
- Real Academia Española (2014) *Diccionario de la lengua española*, 23ª ed.
- Reinoso, L., Díaz, R., Gonzales, M., Fernández, M., Capape, A., & Garrido, M. (2015). Lesiones por accidente de trabajo relacionado con el tráfico ocurrido en los trabajadores de una entidad bancaria (2007 – 2013). *Archivos de prevención y riesgos laborales*, 18(4).  
[http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1578-25492015000400003](http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1578-25492015000400003)
- Reyes, C. (2019). ¿Es posible comparar las estadísticas de accidentes de trabajo in itinere, en España, Argentina, y Chile, respecto al Ecuador?

Facultad de Ciencias de Trabajo y Comportamiento, Universidad  
Internacional SEK, 8-16.

<https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/3285/2/Articulo%20Cientifico.%20Cristobal%20Reyes.pdf>

Rivera Chumacero, A. G. & Cumpa Martínez, G. (2019). *Incorporación de los accidentes in itinere a la ley 29783, Ley de seguridad y salud en el trabajo, para la protección al trabajador* [Tesis de licenciatura, Universidad Señor de Sipán] Repositorio institucional de la Universidad Señor de Sipán. <http://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/uss/6597/RIVERA%20CHUMACERO%20ANSY%20GANDY%20%26%20CUMPA%20MART%20EZ%20GIOVANNA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Rodríguez, S. (2017). *La responsabilidad penal del empleador por la afectación a la seguridad de los trabajadores* [Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú] Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Perú. [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9417/RODRIGUEZ\\_SALINAS\\_LA\\_RESPONSABILIDAD\\_PENAL\\_DEL\\_EMPLEADOR\\_POR\\_LA\\_AFECTACION\\_A\\_LA\\_SEGURIDAD\\_DE\\_LOS TRABAJADORES.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9417/RODRIGUEZ_SALINAS_LA_RESPONSABILIDAD_PENAL_DEL_EMPLEADOR_POR_LA_AFECTACION_A_LA_SEGURIDAD_DE_LOS TRABAJADORES.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Rojas, I.A. (2019). La ocasión como elemento esencial del accidente de trabajo en Italia y su enfoque jurídico-legal en Sudamérica. *Unisul de fato e direito* V.9 N° 18. <http://dx.doi.org/10.19177/ufd.v9e182018109-138>

Romeral Hernández, J. (2012). Gestión de la seguridad y salud laboral, y mejora de las condiciones de trabajo. El modelo español. *SCIELO*. <http://www.scielo.org.mx/pdf/bmdc/v45n135/v45n135a12.pdf>

Romero H. F. (2014). *La competencia y los riesgos laborales*. Poder Judicial. <https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/2923dc0046d48a0da955a944013c2be7/8.+La+competencia+y+los+riesgos+laborales.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=2923dc0046d48a0da955a944013c2be7>

Salas Manrique, D. (2019). *Análisis de los alcances del accidente de trabajo en el trayecto de ida y vuelta al centro laboral – in itinere y la necesidad de su*

- incorporación en la legislación peruana que regula las actividades de riesgo.* [Tesis de Maestría, Universidad Católica de Santa María] Repositorio institucional de Universidad Católica de Santa María. <http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/handle/UCSM/9719>
- Sánchez, A. (2016). *Análisis jurídico y enfoque preventivo del accidente de trabajo in itinere* [Tesis de Maestría, Universidad de León] Repositorio institucional de Universidad de León. <https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/11522/S%c3%a1nchez%20Su%c3%a1rez%2c%20Adri%c3%a1n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sánchez, A. (2017). *Derecho de los trabajadores. Instituto de investigaciones jurídicas.* <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/4598-derechos-de-los-trabajadores-coleccion-nuestros-derechos>
- Serna, M. (2014). La nueva realidad social y el accidente in itinere en la jurisprudencia. *Revista Ius Labor*, 2. <https://www.raco.cat/index.php/IUSLabor/article/view/277552/365469>
- Sierra Rodríguez, P. (2018). *Aspectos generales del accidente de trabajo.* [Tesis de grado, Universidad de Cantabria] Repositorio institucional de Universidad de Cantabria. <https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/15505/SIERRARODRIGUEZPAMELA.pdf?sequence=1&isAllowed=ym>
- Superintendencia Nacional de Salud. (2020). *Empresas Prestadoras de Salud.* <https://www.gob.pe/susalud>
- Taboada, L. (2018). *Elementos de la responsabilidad civil. Comentarios a las normas dedicadas por el Código Civil a la responsabilidad civil contractual y extracontractual.* (3ra ed.). Editorial Grijley EIRL.
- Tapia, O., Bazarte, C., Hernández, M., & Campos, Y. (2019). Impacto humano de los accidentes de trabajo in itinere y su visibilidad en la sociedad ecuatoriana 2016 – 2018. *Revista dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 7(42), 1-2.

<http://www.dilemascontemporaneoseduccionpoliticayvalores.com/index.php/dilemas/article/view/1098>

Távora Salazar, R. (2015). La prevención de los accidentes in itinere desde la empresa. *SCIELO*

[http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1578-25492015000200007](http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1578-25492015000200007)

Vallecilla, L. (2018). La relación laboral y el contrato de trabajo. *Revista JUS Laboral* 8, 2. 27 – 69.

[https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/23054/1/derecho-laboral-en-colombia\\_Cap02.pdf](https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/23054/1/derecho-laboral-en-colombia_Cap02.pdf)

Varillas, R. (2004). El infarto de miocardio como accidente de trabajo in itinere.

*Derecho y Sociedad, asociación civil*, 284-292

<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/download/16784/17098/>

Vicente, A. (2014). Cambios Sociales y cambios jurídicos. Un nuevo ejemplo:

el accidente in itinere vs el accidente en misión. *Revista de Derecho de la Seguridad Social. Laborum*, 139-151

<http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/130705/65294.pdf;jsessionid=525C0F89E37EF3A964D53CA217B70288?sequence=1>

Williams, J. (1999). Lecciones de introducción al derecho (3°. ed.). *Ediciones fundación de ciencias humanas*.

<https://www.studocu.com/cl/document/universidad-san-sebastian/derecho/apuntes/lecciones-de-introduccion-al-derecho-jaime-williams-benavente/4133702/view>

## REFERENCIAS LEGISLATIVAS – JURISPRUDENCIAL.

- Acuerdo de Consejo Directivo N° 58-14-EsSalud -2011, Reglamento de pago de prestaciones económicas. (19 de julio de 2011). <http://www.essalud.gob.pe/transparencia/pdf/informacion/01065ACDNo58-14-ESSALUD-2011.pdf>
- Casación Laboral N° 4258-2016 (Lima). (2017). Corte Suprema de Justicia de la República: Segunda Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria. <https://lpderecho.pe/cas-lab-4258-2016-lima-todo-accidente-laboral-debe-ser-indemnizado-por-el-empleador/>
- Casación N° 1420-2010 (España). (11 de febrero del 2011). Tribunal Supremo: Sala Cuarta de lo Social. <https://supremo.vlex.es/vid/276151955>
- Casación N° 17147-2013 (Lima). (13 de abril de 2013). Corte Suprema de Justicia de la República. <https://www.google.com/search?q=Casaci%C3%B3n+17147-2013&aq=chrome.0.69i59l4.615j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- Casación N° 3542-2009 (Villa de Madrid – España). (24 de junio del 2010). Tribunal Supremo: Sala Cuarta de lo Social. <https://supremo.vlex.es/vid/-218337315>
- Casación N° 3816-2008 (España). (10 de diciembre de 2009). Tribunal Supremo: Sala de lo Social. [https://www.iustel.com/diario\\_del\\_derecho/noticia.asp?ref\\_iustel=1041813](https://www.iustel.com/diario_del_derecho/noticia.asp?ref_iustel=1041813)
- Casación N° 4756-2006 (España). (22 de enero de 2008). Tribunal Supremo: Sala Cuarta de lo Social. <https://supremo.vlex.es/vid/-39002265>
- Cita N° MJ-JU-M-114910-AR (Argentina). (30 de octubre de 2018). Tribunal: Corte Suprema de Justicia de la Nación. <https://aldiaargentina.microjuris.com/2018/12/10/la-corte-confirmando-que-el-adicional-de-pago-unico-es-improcedente-en-los-accidentes-in-itinere/>
- Cita: MJ-JU-M-121008 (Buenos Aires - Argentina). (2 de agosto de 2019). Tribunal: Corte de Justicia de la Provincia de Salta.

<https://aldiaargentina.microjuris.com/2019/09/30/tarde-pero-in-itinere-a-casi-25-anos-del-hecho-se-juzga-que-el-accidente-sufrido-por-el-trabajador-fue-in-itinere-y-se-ordena-el-pago-de-la-indemnizacion-por-incapacidad/>

Código Civil de la República de Argentina, Artículo 89°, Título VI.  
[https://www.oas.org/dil/esp/Codigo\\_Civil\\_de\\_la\\_Republica\\_Argentina.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/Codigo_Civil_de_la_Republica_Argentina.pdf)

Constitución Política del Perú (30 de diciembre de 1993).  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Decreto Supremo N° 003-98-SA, Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo. (14 de abril de 1998).  
<https://www.gob.pe/institucion/minsa/normas-legales/256505-003-98-sa>

Decreto Supremo N° 009-97-SA, Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud. (9 de setiembre de 1997).  
<https://www.gob.pe/institucion/minsa/normas-legales/256625-009-97-sa>

Decreto Supremo N°003-98-SA, Norma Técnica Del Seguro Complementario De Trabajo De Riesgo. (14 de abril de 1998  
[http://www.essalud.gob.pe/normativa\\_prestaciones\\_economicas/pdf/DS-003-98-SA.pdf](http://www.essalud.gob.pe/normativa_prestaciones_economicas/pdf/DS-003-98-SA.pdf)

Dictamen 11743-2018 (Chile). (6 de marzo de 2018). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-486156.html>

Dictamen 64356-2019 (Chile). (27 de noviembre de 2019). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-580880.html>

Dictamen 64356-2019 (Chile). (27 de noviembre de 2019). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-580880.html>

Dictamen N° 11875-1992 (Chile). (18 de noviembre de 1992). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-28802.html>

Dictamen N° 20344-2018 (Chile). (23 de abril de 2018). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-496749.html>

Dictamen N° 20923-2017 (Chile). (9 de mayo de 2017). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-190825.html>

Dictamen N° 2160-1993 (Chile). (24 de febrero de 1993). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-29256.html>

Dictamen Of. 64767-2011 (Chile). (11 de octubre de 2011). Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-36926.html>

Fallo N° 313:1007 (Buenos Aires). (27 de setiembre de 2018). Corte Suprema de Justicia de la Nación. <http://sjconsulta.csjn.gov.ar/sjconsulta/documentos/verDocumentoByIdLinksJSP.html?idDocumento=7476282&cache=1538352021000>

Ley N° 24.557, Ley Sobre el Riesgos del Trabajo. (03 de octubre del 1995). <http://www.saij.gov.ar/24557-nacional-ley-sobre-riesgos-trabajo-Ins0004042-1995-09-13/123456789-0abc-defg-g24-04000scanyel?q=moreLikeThis%28id-infojus%2C%20numero-norma%5E4%2C%20tipo-documento%5E4%2C%20titulo%5E4%2C%20jurisdiccion%2C%20tesauro%2C%20provincia%2C%20tribunal%2C%20organismo%2C%20autor%2C%20texto%5E0.5%29%3A24.557&o=17&f=Total%7CFecha%7CEstado%20de%20Vigencia/Vigente%2C%20de%20alcance%20general%7CTema%5B5%2C1%5D%7COrganismo%5B5%2C1%5D%7CAutor%5B5%2C1%5D%7CJuridicci%F3n/Nacional%7CTribunal%5B5%2C1%5D%7CPublicaci%F3n%5B5%2C1%5D%7CColecci%F3n%20tem%E1tica%5B5%2C1%5D%7CTipo%20de%20Documento/Legislaci%F3n/Ley&t=20>

Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud. (14 de mayo de 1997). <http://www.essalud.gob.pe/transparencia/pdf/publicacion/ley26790.pdf>

Ley N° 28791, Ley que modifica a la Ley N° 26790. (28 de diciembre de 2006). [https://ww1.essalud.gob.pe/compendio/pdf/0000003981\\_pdf.pdf](https://ww1.essalud.gob.pe/compendio/pdf/0000003981_pdf.pdf)

Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo. (20 de agosto del 2011) <http://www.29783.com.pe/LEY%2029783%20PDF/Legislaci%C3%B3n%20>

[Per%C3%BA/Ley%2029783%20de%20Seguridad%20y%20Salud%20en%20el%20Trabajo.pdf](http://Per%C3%BA/Ley%2029783%20de%20Seguridad%20y%20Salud%20en%20el%20Trabajo.pdf)

Plenario N° 21 (Argentina). (14 de noviembre de 1953). Cámara Nacional de Trabajo. <http://mercadoasegurador.com.ar/backup/adetail.asp?id=2383>

Recurso de apelación N° 443669-2011 (Neuquen Argentina). (7 de agosto de 2014). Cámara de Apelaciones de la 1° Circunscripción Judicial de la provincia de Neuquen. <http://200.41.231.85/cmoext.nsf/f931dedf84dff134032576fe00489a72/18315becd96df19b03257d340046df34?OpenDocument>

Sentencia de Causa Rol C-17123-2014 (Santiago – Chile). (01 de marzo de 2017). Juzgados Civiles de Santiago: 30° Juzgado Civil de Santiago. <https://www.pjud.cl/documents/396729/0/ACCIDENTE+ACHS+PRIMERA.pdf/484dbe23-61b0-4b2e-a865-e26de4e6dab1>

Sentencia de recurso de Apelación cita MJ-JU-M121008-AR (Ciudad de Salta - Argentina). (2 de agosto de 2019). Tribunal: Corte de Justicia de la Provincia de Salta. <https://aldiaargentina.microjuris.com/2019/09/30/tarde-pero-in-itinere-a-casi-25-anos-del-hecho-se-juzga-que-el-accidente-sufrido-por-el-trabajador-fue-in-itinere-y-se-ordena-el-pago-de-la-indemnizacion-por-incapacidad/>

Sentencia definitiva de autos N° 150.750 (Ciudad de Mendoza - Argentina). (7 de mayo de 2018). Sala de Acuerdos del Tribunal: Cámara Sexta del Trabajo. <https://www.erreius.com/Jurisprudencia/documento/20180710114130344>

Sentencia N° 1069-2004 (España). (02 de junio del 2004). Tribunal Supremo: Sala de lo Social. <http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

Sentencia N° 121-2017 (España - Madrid). (14 de febrero de 2017). Tribunal Supremo: Sala 4° de lo Social. [https://www.aepsal.com/wp-content/uploads/2017/05/STS-2017-02-14\\_AmplialTamigos.pdf](https://www.aepsal.com/wp-content/uploads/2017/05/STS-2017-02-14_AmplialTamigos.pdf)

Sentencia N° 1840-1954 (España). (1 de julio de 1954). Tribunal Supremo: Sala de lo Social. <http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

- Sentencia N° 4251/2014. (España). (2014). Tribunal Superior de Justicia de Cataluña: Sala de lo Social. [https://www.laboral-social.com/files-laboral/NSJ050457\\_2.pdf](https://www.laboral-social.com/files-laboral/NSJ050457_2.pdf)
- Sentencia N° 595-2001 (España). (24 de septiembre de 2001). Tribunal Supremo: Sala de lo Social. <http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>
- Sentencia N° 6543 -2003 (España) (2005). Tribunal Supremo: Sala Cuarta de lo Social. <https://www.cnmc.es/sites/default/files/73585.pdf>
- Sentencia N° 6543/2003 del 19/1/2005. (España) (19 de enero del 2005). Tribunal Supremo - Sala Cuarta, de lo Social. <https://supremo.vlex.es/vid/-17696657>
- Sentencia N° 70472-2015 (Buenos Aires - Argentina). (30 de noviembre de 2015). Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo: Sala X. <https://www.diariojudicial.com/public/documentos/000/091/255/000091255.pdf>
- Superintendencia de Seguridad Social. (15 de mayo de 2018). *Compendio de normas del seguro social de accidentes del trabajo y enfermedades sociales*. <https://www.suseso.cl/613/w3-propertyvalue-136432.html>

## **ANEXOS.**

## Anexo N° 1.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Originalidad del Autor / Autores**

Yo (Nosotros), FERNANDO ALBERTO LOZANO RAFAILE, SEBASTIAN NICOLAS ROJAS HERRERA estudiante(s) de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES y Escuela Profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO, declaro (declaramos) bajo juramento que todos los datos e información que acompañan al Trabajo de Investigación / Tesis titulado: "LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEGISLACIÓN LABORAL PERUANA.", es de mi (nuestra) autoría, por lo tanto, declaro (declaramos) que el Tesis:

1. No ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
2. He (Hemos) mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicado ni presentado anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo (asumimos) la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

<b>Apellidos y Nombres del Autor</b>	<b>Firma</b>
FERNANDO ALBERTO LOZANO RAFAILE <b>DNI:</b> 73683389 <b>ORCID</b> 0000-0003-0313-551X	Firmado digitalmente por: FLOZANOR el 21 Dic 2020 12:09:30
SEBASTIAN NICOLAS ROJAS HERRERA <b>DNI:</b> 72300685 <b>ORCID</b> 0000-0002-0846-8535	Firmado digitalmente por: ROHESEBAS el 21 Dic 2020 12:00:44

Código documento Trilce: 89958



## Anexo 2.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, ALCANTARA FRANCIA OLGA ALEJANDRA, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES y Escuela Profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO, asesor(a) del Trabajo de Investigación / Tesis titulada: "LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEGISLACIÓN LABORAL PERUANA.", del (los) autor (autores) LOZANO RAFAILE FERNANDO ALBERTO, ROJAS HERRERA SEBASTIAN NICOLAS, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender el Trabajo de Investigación / Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Chimbote, 9 de diciembre de 2020

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
ALCANTARA FRANCIA OLGA ALEJANDRA <b>DNI:</b> 18123835 <b>ORCID</b> 0000-0001-9159-1245	Firmado digitalmente por: OLGAAFRANCIA el 18 Dic 2020 10:31:02

Código documento Trilce: 78556



### Anexo 3.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Acta de Sustentación de Tesis**

Siendo las 11:00 horas del 12 de diciembre de 2020, el jurado evaluador se reunió para presenciar el acto de sustentación de Tesis titulado: "LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEGISLACIÓN LABORAL PERUANA.", Presentado por el / los autor(es) FERNANDO ALBERTO LOZANO RAFAILE, SEBASTIAN NICOLAS ROJAS HERRERA estudiante(s) de la Escuela Profesional de DERECHO.

Concluido el acto de exposición y defensa de Tesis, el jurado luego de la deliberación sobre la sustentación, dictaminó:

<b>Autor</b>	<b>Dictamen</b>
FERNANDO ALBERTO LOZANO RAFAILE	Excelencia

Se firma la presente para dejar constancia de lo mencionado:

Firmado digitalmente por: DGARCIAL el 21 Dic 2020  
12:26:15

\_\_\_\_\_  
DWIGHT GUILLERMO GARCIA LIZARRAGA  
PRESIDENTE

Firmado digitalmente por: NTEATINO el 21 Dic 2020  
10:43:09

\_\_\_\_\_  
NATIVIDAD TEATINO MENDOZA  
SECRETARIO

Firmado digitalmente por: OLGAAFRANCIA el 18 Dic  
2020 10:30:56

\_\_\_\_\_  
OLGA ALEJANDRA ALCANTARA FRANCIA  
VOCAL (ASESOR)

Código documento Trilce: 78554





**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Acta de Sustentación de Tesis**

Siendo las 11:00 horas del 12 de diciembre de 2020, el jurado evaluador se reunió para presenciar el acto de sustentación de Tesis titulado: "LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEGISLACIÓN LABORAL PERUANA.", Presentado por el / los autor(es) FERNANDO ALBERTO LOZANO RAFAILE, SEBASTIAN NICOLAS ROJAS HERRERA estudiante(s) de la Escuela Profesional de DERECHO.

Concluido el acto de exposición y defensa de Tesis, el jurado luego de la deliberación sobre la sustentación, dictaminó:

<b>Autor</b>	<b>Dictamen</b>
SEBASTIAN NICOLAS ROJAS HERRERA	Excelencia

Se firma la presente para dejar constancia de lo mencionado:

Firmado digitalmente por: DGARCIAL el 21 Dic 2020  
12:26:15

\_\_\_\_\_  
DWIGHT GUILLERMO GARCIA LIZARRAGA  
PRESIDENTE

Firmado digitalmente por: NTEATINO el 21 Dic 2020  
10:43:09

\_\_\_\_\_  
NATIVIDAD TEATINO MENDOZA  
SECRETARIO

Firmado digitalmente por: OLGAAFRANCIA el 18 Dic  
2020 10:30:56

\_\_\_\_\_  
OLGA ALEJANDRA ALCANTARA FRANCIA  
VOCAL (ASESOR)

Código documento Trilce: 78554



## Anexo 4.



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Autorización de Publicación en Repositorio Institucional**

Yo (Nosotros), LOZANO RAFAILE FERNANDO ALBERTO, ROJAS HERRERA SEBASTIAN NICOLAS identificado con DNI N° 73683389, 72300685, (respectivamente) estudiante(s) de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES y Escuela Profesional DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO, autorizo (autorizamos) ( X ), no autorizo (autorizamos) ( ) la divulgación y comunicación pública de mi (nuestro) Tesis: "LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEGISLACIÓN LABORAL PERUANA."

En el Repositorio Institucional de la Universidad César Vallejo, según lo estipulada en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33.

Fundamentación en caso de NO autorización:

.....  
.....

Chimbote 9 de diciembre de 2020

<b>Apellidos y Nombres del Autor</b>	<b>Firma</b>
LOZANO RAFAILE FERNANDO ALBERTO <b>DNI:</b> 73683389 <b>ORCID</b> 0000-0003-0313-551X	Firmado digitalmente por: FLOZANOR el 19 Dic 2020 12:31:27
ROJAS HERRERA SEBASTIAN NICOLAS <b>DNI:</b> 72300685 <b>ORCID</b> 0000-0002-0846-8535	Firmado digitalmente por: ROHESEBAS el 19 Dic 2020 12:29:15

Código documento Trilce: 78555



### Anexo 5. Matriz de categorización apriorística.

Tabla 1. Matriz de categorización apriorística.

ÁMBITO TEMÁTICO	PROBLEMA GENERAL.	OBJETIVO GENERAL.	HIPÓTESIS	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS
DERECHO LABORAL	¿En qué medida el reconocimiento de la contingencia <i>in itinere</i> como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú?	Incorporar el accidente <i>in itinere</i> como un accidente laboral en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR.	La inclusión del accidente <i>in itinere</i> en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, permitiría la instauración de una política con el fin de evitar los accidentes <i>in itinere</i> por parte del empleador a favor de los trabajadores, y también la contratación de un seguro y posterior indemnización a los trabajadores afectados por este tipo de accidentes.	Accidente de trabajo.	Dentro del centro de labores o en cumplimiento de una orden del empleador.
	<b>PROBLEMA ESPECÍFICO.</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		Accidente <i>in itinere</i> .	Lesión física o psicológica
					Incorporación del accidente <i>in itinere</i> - D.S. 005-2012-TR
					Convenio 121 OIT y Decisión 584 CAN
¿La incorporación del accidente <i>in itinere</i> en la legislación laboral peruana contribuirá al derecho a la seguridad	Determinar si el reconocimiento de la contingencia <i>in itinere</i> como accidente de trabajo permite la protección del derecho		Ocasión de trabajo		
			Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa.		
			Conocimiento del accidente <i>in itinere</i> en la realidad.		
			Derecho de salud y seguridad del trabajador		

	y salud de los trabajadores?	a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú			Evolución del Derecho de salud y seguridad en el trabajo.
	¿Cuáles son los criterios desarrollados en legislaciones extranjeras sobre el accidente <i>in itinere</i> ?	Delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente <i>in itinere</i> .		Derecho a la seguridad y salud del trabajador.	Derecho de los trabajadores y accidentes <i>in itinere</i> Principio de prevención Alcances del principio de prevención
				Criterios del accidente <i>in itinere</i> en la legislación y jurisprudencia extranjera.	Criterios en la legislación y jurisprudencia española. Criterios en la legislación y jurisprudencia argentina. Criterios en la legislación y jurisprudencia chilena.

## **Anexo N° 6. Instrumentos de Recolección de Datos.**

### **ENTREVISTA A REPRESENTANTE DEL SINDICATO.**

Buenas tardes / días, estimado entrevistado (a).....

Siendo las..... Del día.... /...../.... En la ciudad de Chimbote / Nuevo Chimbote.

Le agradecemos su tiempo para realizar la presente entrevista y su colaboración, en momentos de COVID-19, donde la coyuntura nos dicta a quedarnos en casa, pero las investigaciones no se detienen.

El propósito de la presente entrevista es dialogar respecto del tema de la implementación del accidente *in itinere* como accidente de trabajo en nuestra actual legislación, por lo que en el desarrollo de esta entrevista se le presentaran algunas preguntas respecto al tema de la seguridad y salud de los trabajadores y, del accidente *in itinere*.

Los alcances que esperamos obtener son respuestas, teniendo en cuenta nuestra legislación y su apreciación, sobre los temas mencionados. Así también es necesario y oportuno mencionarle que toda la información que se obtenga de la presente, se analizará con atención y cuidado, atendiendo en todo momento la confidencialidad de los datos.

#### **Seguridad y Salud en el trabajo. (30 min.)**

- ¿Qué debemos entender por el derecho a la seguridad y salud del trabajador?
- ¿Cómo considera usted que dicho derecho ha evolucionado en nuestra legislación?

Hacer mención a la Ley N° 29783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) en el aspecto que regula la Seguridad y Salud en el Trabajo.

- ¿Qué es el deber de prevención del empleador, desarrollado por la Ley N° 29783?
- ¿Qué alcance tiene el deber de prevención del empleador a favor de los trabajadores?

### **Accidente *in itinere*. (30 min.)**

Si bien el D.S. N° 005-2012-TR, (Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo), refiere como concepto de accidente de trabajo “a todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo”.

- ¿Qué opinión le merece dicho concepto de accidente de trabajo?
- ¿Ha escuchado alguna vez de un trabajador que ha sufrido accidentes mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?
- ¿Conoce acerca de la figura del accidente *in itinere*?
- ¿Considera que el accidente *in itinere* ocurre por ocasión del trabajo?
- Habiendo ya conversado sobre la idea del accidente *in itinere* y su carencia en nuestra regulación nacional, ¿Cree usted que la falta de regulación del accidente *in itinere* afecta el derecho a la seguridad y salud del trabajador?

Al respecto, países como España han señalado criterios para establecer el accidente *in itinere*, los cuales son: Requisito Teleológico, Requisito Cronológico, Requisito Topográfico, Requisito Mecánico.

- ¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre accidente *in itinere* en países extranjeros, para la configuración del accidente *in itinere* en nuestra legislación?
- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes que afectan al trabajador?
- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, se permitiría que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?
- Finalmente, ¿Considera usted que la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Se le agradece su participación en la encuesta, la cual servirá de ayuda para el desarrollo de la presente investigación.

### **ENTREVISTA A ABOGADOS ASESORES DE EMPRESAS.**

Buenas tardes / días, estimado entrevistado (a).....

Siendo las..... Del día.... /...../.... En la ciudad de Chimbote / Nuevo Chimbote.

Le agradecemos su tiempo para realizar la presente entrevista y su colaboración, en momentos de COVID-19, donde la coyuntura nos dicta a quedarnos en casa, pero las investigaciones no se detienen.

El propósito de la presente entrevista es dialogar respecto del tema de la implementación del accidente *in itinere* como accidente de trabajo en nuestra actual legislación, por lo que en el desarrollo de esta entrevista se le presentaran algunas preguntas respecto al tema de la seguridad y salud de los trabajadores y del accidente *in itinere*.

Los alcances que esperamos obtener son respuestas, teniendo en cuenta nuestra legislación y su apreciación, sobre los temas mencionados. Así también es necesario y oportuno mencionarle que toda la información que se obtenga de la presente, se analizará con atención y cuidado, atendiendo en todo momento la confidencialidad de los datos.

#### **Seguridad y Salud en el trabajo (30 min.)**

- ¿Qué debemos entender por el derecho a la seguridad y salud del trabajador?
- ¿Cómo considera usted que dicho derecho ha evolucionado en nuestra legislación nacional?

Hacer mención a la Ley N° 29783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) en el aspecto que regula la Seguridad y Salud en el Trabajo.

- ¿Qué es el deber de prevención del empleador, mencionado por la Ley N° 29783?
- ¿Qué alcance tiene el deber de prevención del empleador a favor de los trabajadores?

- En la Exposición de Motivos de la Ley N° 29783, se menciona y reconoce que el Perú no recoge Convenios importantes de la OIT como el N° 121 y mucho menos la Decisión N° 584 de la CAN, sin embargo, los utiliza como base para la referida ley; ¿Cree usted que no sería más congruente adoptar dicho convenio de la OIT y la decisión de la CAN?

**Accidente *in Itinere* (30 min.)**

Si bien el D.S. N° 005-2012-TR, (Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo), refiere como concepto de accidente de trabajo “a todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo”.

- ¿Qué opinión le merece dicho concepto de accidente de trabajo?
- ¿Ha escuchado alguna vez de un trabajador que haya sufrido accidentes mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?
- ¿Conoce acerca de la figura del accidente *in itinere*?
- ¿Considera que el accidente *in itinere* ocurre por ocasión del trabajo?
- En su labor diaria, ¿Ha conocido de algún caso judicializado relacionado al accidente *in itinere* a nivel nacional? ¿Cómo fue resuelto?
- Habiendo ya conversado sobre la idea del accidente *in itinere* y su carencia en nuestra regulación ¿Cree usted, que la falta de regulación del accidente *in itinere* afecta el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Al respecto, países como España han señalado criterios para establecer el accidente *in itinere*, los cuales son: Requisito Teleológico, Requisito Cronológico, Requisito Topográfico, Requisito Mecánico.

- ¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre accidente *in itinere* en países extranjeros, para la configuración del accidente *in itinere* en nuestra legislación?

- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes que afectan al trabajador?
- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, se permitiría que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?
- Finalmente, ¿Considera usted, que la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Se le agradece su participación en la encuesta, la cual servirá de ayuda para el desarrollo de la presente investigación.

### **ENTREVISTA A JUECES ESPECIALIZADOS EN LO LABORAL**

Buenas tardes / días, estimado entrevistado (a).....  
Siendo las..... Del día.... /...../..... En la ciudad de Chimbote / Nuevo Chimbote.

Le agradecemos su tiempo para realizar la presente entrevista y su colaboración, en momentos de COVID-19, donde la coyuntura nos dicta a quedarnos en casa, pero las investigaciones no se detienen.

El propósito de la presente entrevista es dialogar respecto del tema de la implementación del accidente *in itinere* como accidente de trabajo en nuestra actual legislación, por lo que en el desarrollo de esta entrevista se le presentaran algunas preguntas respecto al tema de la seguridad y salud de los trabajadores y, del accidente *in itinere*.

Los alcances que esperamos obtener son respuestas, teniendo en cuenta nuestra legislación y su apreciación, sobre los temas mencionados. Así también es necesario y oportuno mencionarle que toda la información que se obtenga de la presente, se analizará con atención y cuidado, atendiendo en todo momento la confidencialidad de los datos.

### **Seguridad y Salud en el trabajo. (30 min.)**

- ¿Qué debemos entender por el derecho a la seguridad y salud del trabajador?
- ¿Cómo considera usted que dicho derecho ha evolucionado en nuestra legislación nacional?

Hacer mención a la Ley N° 29783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) en el aspecto que regula la Seguridad y Salud en el Trabajo.

- ¿En qué consiste el deber de prevención del empleador, mencionado por la Ley N° 29783?
- ¿Qué alcance tiene el deber de prevención del empleador a favor de los trabajadores?
- En la Exposición de Motivos de la Ley N° 29783, se menciona y reconoce que el Perú no suscribe Convenios importantes de la OIT como el N° 121 y mucho menos la Decisión N° 584 de la CAN, sin embargo, los utiliza como base para la referida ley; ¿Cree usted que no sería más congruente adoptar dicho convenio de la OIT y la decisión de la CAN?

### **Accidente *in Itinere*. (30 min.)**

Si bien el D.S. N° 005-2012-TR, (Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo), refiere como concepto de accidente de trabajo “a todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo”.

- ¿Qué opinión le merece dicho concepto de accidente de trabajo?
- ¿Ha escuchado alguna vez de algún trabajador que haya sufrido accidentes mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?
- ¿Conoce acerca de la figura del accidente *in itinere*?
- ¿Considera que el accidente *in itinere* ocurre por ocasión del trabajo?
- En su labor jurisdiccional, ¿Ha conocido de algún caso judicializado relacionado al accidente *in itinere* a nivel nacional? ¿Cómo fue resuelto?

- Habiendo ya conversado sobre la idea del accidente *in itinere* y su carencia en nuestra regulación ¿Cree usted, que la falta de regulación del accidente *in itinere* afecta el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Al respecto, países como España han señalado criterios para establecer el accidente *in itinere*, los cuales son: Requisito Teleológico, Requisito Cronológico, Requisito Topográfico, Requisito Mecánico.

- ¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre accidente *in itinere* en países extranjeros, para la configuración del accidente *in itinere* en nuestra legislación?
- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes que afectan al trabajador?
- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, permitirá que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?
- Finalmente, ¿Considera usted que la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Se le agradece su participación en la encuesta, la cual servirá de ayuda para el desarrollo de la presente investigación.

## **ENTREVISTA A REPRESENTANTES DE LA SUNAFIL.**

Buenas tardes / días, estimado entrevistado (a).....  
Siendo las..... Del día.... /...../.... En la ciudad de Chimbote / Nuevo Chimbote.

Le agradecemos su tiempo para realizar la presente entrevista y su colaboración, en momentos de COVID-19, donde la coyuntura nos dicta a quedarnos en casa, pero las investigaciones no se detienen.

El propósito de la presente entrevista es dialogar respecto del tema de la implementación del accidente *in itinere* como accidente de trabajo en nuestra actual legislación, por lo que en el desarrollo de esta entrevista se le presentaran algunas preguntas respecto al tema de la seguridad y salud de los trabajadores y, del accidente *in itinere*.

Los alcances que esperamos obtener son respuestas, teniendo en cuenta nuestra legislación y su apreciación, sobre los temas mencionados. Así también es necesario y oportuno mencionarle que toda la información que se obtenga de la presente, se analizará con atención y cuidado, atendiendo en todo momento la confidencialidad de los datos.

### **Seguridad y Salud en el trabajo (30 min.)**

- ¿Qué debemos entender por el derecho a la seguridad y salud del trabajador?
- ¿Cómo considera usted que dicho derecho ha evolucionado en nuestra legislación nacional?

Hacer mención a la Ley N° 29783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) en el aspecto que regula la Seguridad y Salud en el Trabajo.

- ¿Qué es el deber de prevención del empleador, mencionado por la Ley N° 29783?
- ¿Qué alcance tiene el deber de prevención del empleador a favor de los trabajadores?
- En la Exposición de Motivos de la Ley N° 29783, se menciona y reconoce que el Perú no recoge Convenios importantes de la OIT como el N° 121 y mucho menos la Decisión N° 584 de la CAN, sin embargo, los utiliza como base para

la referida ley; ¿Cree usted que no sería más congruente adoptar dicho convenio de la OIT y la decisión de la CAN?

### **Accidente *in Itinere* (30 min.)**

Si bien el D.S. N° 005-2012-TR, (Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo), refiere como concepto de accidente de trabajo “a todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo”.

- ¿Qué opinión le merece dicho concepto de accidente de trabajo?
- ¿Ha escuchado alguna vez de un trabajador que haya sufrido accidentes mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?
- ¿Conoce acerca de la figura del accidente *in itinere*?
- ¿Considera que el accidente *in itinere* ocurre por ocasión del trabajo?
- En su labor diaria, como inspector de la SUNAFIL ¿Ha conocido de algún caso judicializado relacionado al accidente *in itinere* a nivel nacional? ¿Cómo fue resuelto?
- Habiendo ya conversado sobre la idea del accidente *in itinere* y su carencia en nuestra regulación ¿Cree usted, que la falta de regulación del accidente *in itinere* afecta el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Al respecto, países como España han señalado criterios para establecer el accidente *in itinere*, los cuales son: Requisito Teleológico, Requisito Cronológico, Requisito Topográfico, Requisito Mecánico.

- ¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre accidente *in itinere* en países extranjeros, para la configuración del accidente *in itinere* en nuestra legislación?
- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes que afectan al trabajador?

- ¿Cree usted, que con la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, se permitiría que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?
- Finalmente, ¿Considera usted, que la incorporación del accidente *in itinere* en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?

Se le agradece su participación en la encuesta, la cual servirá de ayuda para el desarrollo de la presente investigación.

## Anexo 7. Matriz de validación a juicio de experto.

### Tabla 2. Matriz de validación a juicio de experto



#### ANEXO N°

#### MATRIZ DE VALIDACIÓN A JUICIO DE EXPERTO DE LAS VARIABLES ACCIDENTE *IN ITINERE* Y DERECHO A LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.

**TÍTULO:** La implementación del accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana.

**AUTORES:** Lozano Rafaile Fernando Alberto y Rojas Herrera Sebastian Nicolas.

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADOR	ÍTEMES	OPCIONES			CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES
				Nunca	A veces	Siempre	Relación entre la variable y la dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítems		Relación entre el ítems y la opción de respuesta		
							Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Accidente <i>in itinere</i> .	Accidente de trabajo	Lesión física.	¿Qué opinión le merece el concepto de accidente de trabajo, en el Reglamento de la Ley de seguridad y salud en el trabajo, Decreto Supremo N° 005-2012 TR?				X		X		X		X		
		Lesión psicológica y moral.					X		X		X		X		
		Legislación peruana – D.S. N° 005-2012 TR.					X		X		X		X		
	Accidente <i>in itinere</i>	Convenio 121 OIT y Decisión 584 CAN	¿Cuál cree usted, sería la razón por las que el Perú no suscribe el convenio 121 de la OIT?				X		X		X		X		
			¿Cuál cree usted, que sería las razones por las que el Perú no adopta la decisión N°584 de la CAN?				X		X		X		X		
		Ocasión del Trabajo.	¿Considera usted, que el accidente <i>in itinere</i> ocurre por ocasión del trabajo?				X		X		X		X		
		Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa.	¿Ha escuchado alguna vez de algún trabajador que haya sufrido accidentes				X		X		X		X		

			mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?												
			¿Conoce acerca de la figura del accidente in itinere?				X		X		X		X		
		<b>Criterios Jurisprudenciales internacionales.</b>	¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre el accidente <i>in itinere</i> establecidos en países extranjeros, para la configuración de esta figura en nuestra legislación?				X		X		X		X		
		<b>Alcances del accidente de trabajo.</b>	¿Considera usted, que debería considerarse como accidente de trabajo, el infortunio sufrido por el trabajador en el trayecto de su domicilio a su centro laboral y/o viceversa?				X		X		X		X		
<b>Derecho a la Seguridad y salud en el trabajo.</b>	<b>Derechos de los trabajadores</b>	<b>Derecho a la Salud y seguridad en el trabajo</b>	¿Considera usted que la incorporación del accidente in itinere en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?				X		X		X		X		
			¿Considera usted, que el derecho a la seguridad y salud en el trabajo ha evolucionado en nuestra legislación nacional?				X		X		X		X		
	<b>Ley 29783 (Ley de seguridad y</b>	<b>Principio de prevención</b>	¿Qué se debe entender por el principio de prevención establecido en la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y cuál es su alcance?				X		X		X		X		

salud en el trabajo.																			
	Deberes del empleador.	¿Cuáles son los deberes del empleador?						X		X		X		X					
		¿Cree usted, que con la incorporación del accidente in itinere en el D.S. N° 005-2012-TR, permitirá que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?						X		X		X		X					
		¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012 TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes?						X		X		X		X					
Condiciones y medio ambiente del trabajo.	Condiciones de trabajo.	¿Qué debemos entender por condiciones y medio ambiente de trabajo y que implicancias tendría en el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?						X		X		X		X					
	Medio ambiente en el centro de labores	¿Qué debemos entender por condiciones y medio ambiente de trabajo y que implicancias tendría en el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?						X		X		X		X					

## MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

**NOMBRE DEL INSTRUMENTO:** “Guía de entrevista a profundidad para recabar opiniones acerca de la implementación del accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana”

### OBJETIVOS:

- **Objetivo General:**
  - Incorporar el accidente *in itinere* como un accidente laboral en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR.
- **Objetivos específicos:**
  - Determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú.
  - Delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*.

### DIRIGIDO A:

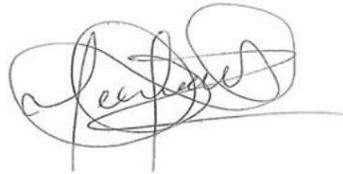
- Magistrados de la Corte Superior de Justicia del Santa.
  - Abogados especialistas en materia laboral y representantes de empresas.
  - Representantes de los sindicatos de trabajadores.
  - Representantes de la SUNAFIL
-

**APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR:** Natividad Teatino Mendoza.

**GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR:** Maestro en Derecho: Derecho del Trabajador y de la Seguridad Social.

**VALORACIÓN:**

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
--------------------------	---------------	--------------------------------	------------	-----------------------



**FIRMA DEL EVALUADOR**

**ANEXO N°**
**MATRIZ DE VALIDACIÓN A JUICIO DE EXPERTO DE LAS VARIABLES ACCIDENTE *IN ITINERE* Y DERECHO A LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.**
**TÍTULO:** La implementación del accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana.

**AUTORES:** Lozano Rafaile Fernando Alberto y Rojas Herrera Sebastian Nicolas.

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADOR	ÍTEMS	OPCIONES			CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES
				Nunca	A veces	Siempre	Relación entre la variable y la dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítems		Relación entre el ítems y la opción de respuesta		
							Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
Accidente <i>in itinere</i> .	Accidente de trabajo	Lesión física.	¿Qué opinión le merece el concepto de accidente de trabajo, en el Reglamento de la Ley de seguridad y salud en el trabajo, Decreto Supremo N° 005-2012 TR?				X		X		X		X		
		Lesión psicológica y moral.					X		X		X		X		
		Legislación peruana – D.S. N° 005-2012 TR.					X		X		X		X		
	Accidente <i>in itinere</i>	Convenio 121 OIT y Decisión 584 CAN	¿Cuál cree usted, sería la razón por las que el Perú no suscribe el convenio 121 de la OIT?				X		X		X		X		
			¿Cuál cree usted, que sería las razones por las que el Perú no adopta la decisión N°584 de la CAN?				X		X		X		X		
		Ocasión del Trabajo.	¿Considera usted, que el accidente <i>in itinere</i> ocurre por ocasión del trabajo?				X		X		X		X		
		Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa.	¿Ha escuchado alguna vez de algún trabajador que haya sufrido accidentes				X		X		X		X		

			mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?														
			¿Conoce acerca de la figura del accidente in itinere?				X		X		X		X				
		<b>Criterios Jurisprudenciales internacionales.</b>	¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre el accidente <i>in itinere</i> establecidos en países extranjeros, para la configuración de esta figura en nuestra legislación?				X		X		X		X				
		<b>Alcances del accidente de trabajo.</b>	¿Considera usted, que debería considerarse como accidente de trabajo, el infortunio sufrido por el trabajador en el trayecto de su domicilio a su centro laboral y/o viceversa?				X		X		X		X				
<b>Derecho a la Seguridad y salud en el trabajo.</b>	<b>Derechos de los trabajadores</b>	<b>Derecho a la Salud y seguridad en el trabajo</b>	¿Considera usted que la incorporación del accidente in itinere en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?				X		X		X		X				
			¿Considera usted, que el derecho a la seguridad y salud en el trabajo ha evolucionado en nuestra legislación nacional?				X		X		X		X		X		
	<b>Ley 29783 (Ley de seguridad y</b>	<b>Principio de prevención</b>	¿Qué se debe entender por el principio de prevención establecido en la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y cuál es su alcance?				X		X		X		X				

salud en el trabajo.																			
	Deberes del empleador.		¿Cuáles son los deberes del empleador?				X		X		X		X						
			¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, permitirá que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?				X		X		X		X						
			¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012 TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes?				X		X		X		X						
	Condiciones y medio ambiente del trabajo.	Condiciones de trabajo.		¿Qué debemos entender por condiciones y medio ambiente de trabajo y que implicancias tendría en el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?				X		X		X		X					
		Medio ambiente en el centro de labores						X		X		X		X					

## MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

**NOMBRE DEL INSTRUMENTO:** “Guía de entrevista a profundidad para recabar opiniones acerca de la implementación del accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana”

### OBJETIVOS:

- **Objetivo General:**
  - Incorporar el accidente *in itinere* como un accidente laboral en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR.
- **Objetivos específicos:**
  - Determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú.
  - Delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*.

### DIRIGIDO A:

- Magistrados de la Corte Superior de Justicia del Santa.
  - Abogados especialistas en materia laboral y representantes de empresas.
  - Representantes de los sindicatos de trabajadores.
  - Representantes de la SUNAFIL
-

**APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR:** Pedro Cesar Marin Chung

**GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR:** Magister en Gestión Pública

**VALORACIÓN:**

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
--------------------------	---------------	--------------------------------	------------	-----------------------

A handwritten signature in blue ink is written over a rectangular stamp. The stamp contains the text: "Pedro Cesar Marin Chung", "ABOGADO - MAGISTER", and "REG. C.A.R. 2211". To the left of the text is a small star icon.

**FIRMA DEL EVALUADOR**

**ANEXO N°**
**MATRIZ DE VALIDACIÓN A JUICIO DE EXPERTO DE LAS VARIABLES ACCIDENTE *IN ITINERE* Y DERECHO A LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.**
**TÍTULO: La implementación del accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana.**
**AUTORES: Lozano Rafaile Fernando Alberto y Rojas Herrera Sebastian Nicolas.**

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADOR	ÍTEMES	OPCIONES			CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES
				Nunca	A veces	Siempre	Relación entre la variable y la dimensión		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y el ítems		Relación entre el ítems y la opción de respuesta		
							Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Accidente <i>in itinere</i> .	Accidente de trabajo	Lesión física.	¿Qué opinión le merece el concepto de accidente de trabajo, en el Reglamento de la Ley de seguridad y salud en el trabajo, Decreto Supremo N° 005-2012 TR?				X		X		X		X		
		Lesión psicológica y moral.					X		X		X		X		
		Legislación peruana – D.S. N° 005-2012 TR.					X		X		X		X		
	Accidente <i>in itinere</i>	Convenio 121 OIT y Decisión 584 CAN	¿Cuál cree usted, sería la razón por las que el Perú no suscribe el convenio 121 de la OIT?				X		X		X		X		
			¿Cuál cree usted, que sería las razones por las que el Perú no adopta la decisión N°584 de la CAN?				X		X		X		X		
		Ocasión del Trabajo.	¿Considera usted, que el accidente <i>in itinere</i> ocurre por ocasión del trabajo?				X		X		X		X		
		Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa.	¿Ha escuchado alguna vez de algún trabajador que haya sufrido accidentes				X		X		X		X		

			mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?															
			¿Conoce acerca de la figura del accidente in itinere?				X		X		X		X					
		<b>Criterios Jurisprudenciales internacionales.</b>	¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre el accidente <i>in itinere</i> establecidos en países extranjeros, para la configuración de esta figura en nuestra legislación?				X		X		X		X					
		<b>Alcances del accidente de trabajo.</b>	¿Considera usted, que debería considerarse como accidente de trabajo, el infortunio sufrido por el trabajador en el trayecto de su domicilio a su centro laboral y/o viceversa?				X		X		X		X					
<b>Derecho a la Seguridad y salud en el trabajo.</b>	<b>Derechos de los trabajadores</b>	<b>Derecho a la Salud y seguridad en el trabajo</b>	¿Considera usted que la incorporación del accidente in itinere en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?				X		X		X		X					
			¿Considera usted, que el derecho a la seguridad y salud en el trabajo ha evolucionado en nuestra legislación nacional?				X		X		X		X		X			
	<b>Ley 29783 (Ley de seguridad y</b>	<b>Principio de prevención</b>	¿Qué se debe entender por el principio de prevención establecido en la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y cuál es su alcance?				X		X		X		X					



## MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

**NOMBRE DEL INSTRUMENTO:** “Guía de entrevista a profundidad para recabar opiniones acerca de la implementación del accidente *in itinere* en la legislación laboral peruana”

### OBJETIVOS:

- **Objetivo General:**
  - Incorporar el accidente *in itinere* como un accidente laboral en el Decreto Supremo N° 005-2012-TR.
- **Objetivos específicos:**
  - Determinar si el reconocimiento de la contingencia *in itinere* como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores del Perú.
  - Delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente *in itinere*.

### DIRIGIDO A:

- Magistrados de la Corte Superior de Justicia del Santa.
  - Abogados especialistas en materia laboral y representantes de empresas.
  - Representantes de los sindicatos de trabajadores.
  - Representantes de la SUNAFIL
- .....

**APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR:** Rafael Arturo Alba Callacna.

**GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR:** Doctor en Educación.

**VALORACIÓN:**

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
--------------------------	---------------	--------------------------------	------------	-----------------------



**FIRMA DEL EVALUADOR**

Anexo N° 8. Cuadro de categorización de resultados.

Tabla 3. Cuadro de categorización de resultados.

OBJETIVO	CATEGORIA	SUB CATEGORIA	ENTREVISTADO N° 1 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL SCZ”	ENTREVISTADO N° 2 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL JC”	ENTREVISTADO N° 3 “JUEZ DE LA CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL SANTA EED”	ENTREVISTADO N° 4 “REPRESENTANTE DE LA SUNAFIL RE”
Determinar si el reconocimiento de la contingencia <i>in itinere</i> como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú	Accidente de Trabajo.	Dentro del centro de labores o en cumplimiento de una orden del empleador.	Se entiende por accidente de trabajo a <u>la contingencia que sufre el trabajador al efectuar sus labores o cumplir con lo encomendado por su empleador.</u>	Toda aquella <u>contingencia suscitada dentro del centro de labores</u> , que causan un <u>daño físico o psicológico al trabajador.</u>	Se considera accidente de trabajo el infortunio <b>dentro del centro de labores</b> por la prestación de sus servicios a favor de su empleador, estas lesiones pueden ser físicas o psicológicas.	Se considera accidente de trabajo aquella que se <b>suscita en función a la realización de sus labores o en cumplimiento de algún mandado</b> establecido por su empleador.
		Lesión psicológica y física.				
	Accidente <i>in itinere</i>	Incorporación del accidente <i>in itinere</i> – DS. 005-2012-TR	Al incorporar esta figura, se tendría que generarse un seguro a todo riesgo, y consecuentemente también una política preventiva respecto a la contingencia en el trayecto.	De incorporarse la contingencia <i>in itinere</i> en nuestra legislación vigente, debería establecerse políticas de prevención.	Independientemente de que lo contemple o no el empleador, <b>tiene que contar con una política de prevención</b> porque así lo dicta la ley.	Con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012 TR, el empleador al amparo de los recaudos de ley <b>tendría que establecer políticas.</b>
			Con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> permitiría la creación de un seguro, pero debemos de tener en cuenta que en la actualidad las empresas pagan seguros complementarios de trabajo de riesgo por ser un efecto obligatorio ante un trabajo riesgoso.	Al incorporarse el accidente <i>in itinere</i> como una contingencia de índole laboral, se consideraría el desplazamiento dentro de la jornada de trabajo, lo cual necesariamente <b>el trabajador gozaría de un seguro con cobertura en salud e</b>	Al incorporarse esta nueva figura en nuestra legislación traería como consecuencia <b>la implantación de un seguro con cobertura en salud e indemnización</b> , a favor de todos los trabajadores afectados por este tipo de contingencias.	Al incorporarse el accidente <i>in itinere</i> en nuestra legislación vigente, podría ingresar dentro del anexo 5 de la Ley de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, y se tendría que considerar como un accidente de trabajo, consecuentemente <b>se</b>

				indemnización ante estas contingencias.		tendrá que modificar y agregar al SCTR.
		Convenio 121 OIT & Decisión 584 CAN.	El derecho laboral aquí en el Perú no ha cambiado en ese sentido, <b>porque afectaría a muchas empresas por un tema cultural</b> , segundo por un <b>tema económico que técnicamente las empresas dominan el estado peruano</b> , el estado peruano gobierno en <b>virtud de los intereses económicos</b> , y quizás esa sea una de las limitaciones por las cuales el Perú no acatan <b>estas decisiones a nivel internacional</b> .	Lo que pasa es que debemos entender que en el Perú <b>existen dos tipos de profesionales del derecho laboral, los pro trabajadores y los que son pro empleadores</b> y los que crean las leyes son pro empleadores, <b>y ellos nunca aceptarían normas que afecten a los empleadores, por sentido económico, es muy complicado que este congreso legisle a favor del trabajador.</b>	Lo ideal es que el estado peruano los suscriba, pero también entendemos que los estados no están obligados a hacerlo, ante esa discrecionalidad de firmarlo o no, <b>se reflexiona sobre un nuevo instrumento internacional que puede generar nuevas contraprestaciones, las cuales perjudicarían al sector empresarial.</b>	Si bien, se ha tomado en consideración algunos artículos de estos dispositivos pero no el accidente en el trayecto <b>por razón del lobby de las grandes empresas, porque ello es un gran riesgo para las empresas de seguros</b> , el considerar el accidente en el trayecto como accidente de trabajo implica considerarlo en el anexo número 5 y ellos sugeriría que lo que están dentro del seguro voluntario de riesgo están dentro de esta responsabilidad. <b>Los empleadores y los seguros no quieren dejar de ganar la diferencia que gana el nivel internacional.</b>
		Ocasión del Trabajo.	<b>El accidente in itinere ocurre por ocasión del trabajo</b> , ya que el tiempo en el cual ocurre el trabajador se dirigía a su centro de labores, a cumplir con sus obligaciones para con su empleador.	El trabajador que sale desde su hogar y se dirige a su centro de labores debe estar protegido, ya que <b>desde que se dirige nace o se entiende que debe protegerse porque lo único que lo mueve al trabajador es la voluntad de prestar sus servicios.</b>	<b>Si hablamos de que el accidente acontece como parte del trabajo considero que no</b> , toda vez que, si es así entraríamos a un circo donde todos los trabajadores independientemente de la labor que realizan del sector público-privado quedarían con esa expectativa.	El accidente <i>in itinere</i> ocurre por <b>ocasión del trabajo</b> ; por realización de trabajo no se podría decir, pero si por ocasiones ya que voy a cumplir con mi obligación a favor de mi empleador.
			Constituye accidente <i>in itinere</i> cuando se tiene un	Se considera accidente <i>in itinere</i> a aquella	Las leyes extranjeras han hecho una extensión de la	Se entiende por <i>in itinere</i> <b>a lo sucedido en el</b>

		<p><b>Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa.</b></p>	<p>accidente <b>en el trayecto al trabajo</b>. En realidad se consolida porque <b>tú eres trabajador de una empresa y porque el tiempo ya no es tuyo</b>, sino de la empresa que te ésta pagando.</p>	<p>contingencia suscitada al trabajador <b>en el camino de su domicilio al centro de labores</b>, premunido de la voluntad de prestar sus servicios.</p>	<p>figura del accidente de trabajo que nuestra legislación reconoce, <b>como es el accidente en el trayecto o itinerario de camino al centro de labores</b>, en el caso de España ha establecido en la jurisprudencia una serie de presupuestos y se tiene que cumplir.</p>	<p><b>camino</b>, en este caso el <b>accidente que sufre el trabajador al desplazarse de su casa a su trabajo o viceversa</b>.</p>
		<p><b>Conocimiento del accidente <i>in itinere</i> en la realidad.</b></p>	<p><b>Si he escuchado, le pasó a un amigo que era pescador</b> y que un día antes había firmado contrato de trabajo y tenía que llegar al día siguiente porque ya era fecha de arribo, y tuvo un accidente en el trayecto de Coishco a Chimbote cuando estaba dirigiéndose a una empresa pesquera.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>No he conocido casos de accidente en el trabajo en el trayecto judicializado.</b></li> </ul>	<p><b>Sí escuché alguna vez de ese tipo accidente pero lastimosamente nuestra ley no lo protege.</b> Incluso vio que un trabajador había solicitado permiso al comité de seguridad en el trabajo dentro de la jornada de trabajo había pedido permiso para salir del lugar y saliendo del centro de labores sufre un accidente y no se consideró accidente trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No he escuchado de casos judicializados sobre este tipo de accidentes.</li> </ul>	<p><b>Judicializado no pero como hecho concreto si ha escuchado de algún trabajador que saliendo de su casa para coger un carro o caminando sufra un accidente dirección al trabajo.</b> Que sucedan estos problemas es innegable, no se puede tapar el sol con un dedo estos accidentes y se producen, de lo que sí ha conocido el doctor a nivel judicial sobre aquellos accidentes que ha ocurrido dentro del lugar de trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>No he tenido la oportunidad de resolver alguna demanda de accidente <i>in itinere</i> como tal.</b></li> </ul>	<p><b>Sí he visto un accidente, de un compañero cuando estaba saliendo del trabajo</b> pero lo sufrió fuera del centro de labores y no estaba realizando labores para lo cual en ese momento no existía nexa causal y fue muy complicado de probar que era un accidente de trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Como accidente <i>in itinere</i> no ha escuchado de algún caso judicializado debido a que, no se encuentra reconocido por la ley como tal, consecuentemente no se puede emplazar judicialmente.</b></li> </ul>
<p><b>Derecho a la salud y seguridad en el trabajo</b></p>	<p><b>Derecho de salud y seguridad del trabajador</b></p>	<p>Es un enfoque nuevo que se apertura en el 2014 con la ley de seguridad y salud en el trabajo, el cual que se le atribuye la responsabilidad exclusiva, partiendo de</p>	<p>Derecho que vela por que el trabajador se desarrolle dentro de su relación laboral, y dentro de su jornada laboral, en las mejores condiciones ya sean laborales incluye</p>	<p>Todos esos grupos de componentes respecto del cual un trabajador debe tener una garantía para el desarrollo propiamente de su actividad laboral, es decir</p>	<p>La ley de seguridad y salud en el trabajo es bien clara en ese aspecto, la prioridad de la ley es la prevención de accidentes de trabajo. Hay normas respecto a temas previsionales que</p>	

			<p>este efecto de la responsabilidad a la empresa. La seguridad debe entenderse por Cuáles son las medidas que toma el empleador para que tu relación laboral no sea una relación de riesgo y esto está instaurado desde el año 2014 con la ley 29783; esto genera mucho derechos y a su vez responsabilidad frente al empleador en los accidentes de trabajo.</p>	<p>también ético moral, se tienen que cerrar todas las brechas para poder permitir que el trabajador desarrolle una labor eficiente</p>	<p>aquellos componentes que permitan que el trabajador realice su trabajo en las condiciones que requiere y desarrolle.</p>	<p>debe tomarse en cuenta por parte de los empleadores como los trabajadores, en ambos casos la ley a enmarcado cuáles son aquellas materias que son responsabilidad del empleador y del trabajador.</p>
		<p><b>Evolución del derecho de salud y seguridad en el trabajo</b></p>	<p>Anteriormente no existía una ley que estableciera la seguridad y salud en el trabajo, no existía, era nula y se conllevaba por el aspecto de la responsabilidad civil</p>	<p>Antes nunca se le dio importancia a esto, incluso eran poquísima las empresas que desarrollaban unidades dentro de su trabajo, ahora con el control de la SUNAFIL como del Ministerio de trabajo en ciertos casos se ha implementado y es una obligación que todas las empleadores tengan su grupo referido al tema de seguridad y salud en el trabajo que está formado por representantes de los trabajadores y de los empleadores.</p>	<p>Realizar una actividad laboral implica que se debe tener mínimas condiciones de trabajo, que estén relacionados a la seguridad y salud del trabajador. Actualmente contamos con la ley de seguridad y salud en el trabajo y esto es saludable porque involucra tanto a la relación trabajador-empleador.</p>	<p>Antes del marco normativo de la ley 29783 no existía nada. Lo que es seguridad y salud en el trabajo ha variado mucho hasta el año 2010, es así que existió un reglamento de seguridad y salud en el trabajo que estaba atado al aire, y no existía una ley de seguridad y salud en el trabajo, así como tampoco se habían suscrito ciertos convenios de la OIT</p>
		<p><b>Derecho de los trabajadores y accidente in itinere</b></p>	<p>Se contemplaría este tipo de daños definitivamente abarcaría el derecho a la salud qué es un derecho constitucional que tiene</p>	<p>Claro porque se incorpora como parte del tema de seguridad y salud en el trabajo</p>	<p>Si considera que con la incorporación del accidente in itinere se protegería el Derecho a la</p>	<p>Claro que sí desde la salida de su casa hasta el regreso de controladores, en base al deber de prevención</p>

			<p>una concepción mucho más amplia. Otro tipo de protección sería también el derecho a una vida saludable y todos aquellos derechos que están establecidos como derechos fundamentales, el enfoque que se le da si sería un enfoque de protección constitucional completo.</p>	<p>que es creada por ley, y que en este caso es que es una unidad que está representada por representantes de trabajadores y empleador y todos ellos tendrían que considerar. Finalmente esto se va a convertir en derecho derivado de la relación laboral y tiene que tener la protección de todos estos derechos, no solamente se protegería del derecho de seguridad y salud del trabajador, sino de todos los derechos que goza un trabajador con la relación laboral.</p>	<p>seguridad y salud de los trabajadores.</p>	
		<p><b>Principio de Prevención</b></p>	<p>El Deber de prevención deberíamos entender como aquella obligación del empleador de prever los accidentes de trabajo. Es por eso que se constituye un comité de seguridad y este comité establece de qué forma se dan y ejecutan los accidentes de trabajo. El derecho laboral aquí en el Perú no ha cambiado en ese sentido, porque afectaría muchas empresas por un tema cultural, segundo por un tema económico, el estado peruano gobierno en virtud de los intereses</p>		<p>Es deber del empleador prever afectaciones al trabajador en el desarrollo de su actividad. Esta obligación recae en el empleador porque es éste el que tiene el que tiene la primacía en esta relación desigual de empleador-trabajador, por tal razón este principio no podría recaer en el trabajador, y si en el empleador porque tiene mejores condiciones para garantizarla</p>	<p>el empleador debe darle al trabajador las condiciones necesarias para la realización de su actividad en el centro de trabajo respecto al tema de seguridad y salud en el fuera de este pero inicia o empieza, y como tal debe abarcar todas las acciones de prevención</p>

			económicos, y quizás esa sea una de las limitaciones por las cuales el Perú no acatan estas decisiones a nivel internacional.			
		<b>Alcance del principio de prevención</b>	La relación laboral nace desde que tienes la voluntad de cumplir con su prestación laboral, que nos predisponemos para asistir a laborar porque uno sale de su casa con una actitud de labor, y el deber de prevención si debería abarcar esto.	Si tomamos en el trabajo la teoría de que la jornada laboral inicia desde que el trabajador sale de su domicilio hacia su centro de labores tiene que darse también el trayecto, porque es parte de la relación laboral, así que sí estaría dentro de la línea de seguridad y salud en la relación laboral; en esa línea si se protegería ese trayecto	La línea de la efectividad de dicho principio inicia cuando el trabajador inicia la relación laboral, en este caso a la prestación, porque es justamente este hecho el que lo expone al trabajador a alguna situación relacionado al ámbito personal salud integridad.	Hoy algunas actividades económicas que por su naturaleza de labor si deberían considerar el alcance de prevención desde antes de salir al trabajo o regresar a casa más que nada por la ubicación geográfica y para lo cual el empleador deberá proporcionar el medio de transporte, porque hay veces en los cuales el trabajador tiene que realizar transbordo para llegar al centro de labores.

OBJETIVO	CATEGORIA	SUB CATEGORIA	ENTREVISTADO N° 1 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL SCZ”	ENTREVISTADO N° 2 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL JC”	ENTREVISTADO N° 3 “JUEZ DE LA CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL SANTA EED”	ENTREVISTADO N° 4 “REPRESENTANTE DE LA SUNAFIL RE”	ENTREVISTADO N° 5 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL LVF”
Delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente <i>in itinere</i>	Criterios de la legislación extranjera	Criterios de la Legislación y Jurisprudencia Española	Si está de acuerdo con los requisitos sin embargo, sobre el último requisito del medio hablar sobre una cálculo riesgoso es un poco complicado, que medio es riesgoso o no, necesitaría un aspecto estadística y en nuestro país no brillamos por el aspecto estadístico creyendo que ese punto si los suprimiría.	Serían muy interesante los requisitos establecidos en el extranjero pero no solamente debemos hacer una copia y pega, sino mejorarlo y adecuarlo a nuestra realidad, a través de una tesis o a través de círculos de estudios que debería permitir aplicarse en la relación laboral.	La realidad es diferente y por lo tanto aplicarla a nuestro país no puede hacerse en forma directa, porque las realidades son diferentes, y la forma del trabajador, la formación del ciudadano, su educación es diferente.	Se tiene que delimitar los criterios, ya que en nuestro país existe mucha informalidad no solamente en el sistema laboral sino también en el tema de transporte.	Debería estar en nuestra regulación y si esa figura ha funcionado en otros lugares, lo importante sería delimitar los criterios, la jurisprudencia extranjera nos puede plantear prácticas para no cometer los mismos errores que ellos.
		Criterios de la legislación argentina					
		Criterios de la legislación chilena					

OBJETIVO ESPECIFICO	CATEGORIA	SUB CATEGORIA	ENTREVISTADO N° 5 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL LVF”	ENTREVISTADO N° 6 “REPRESENTANTE DE LA SUNAFIL EHM”	ENTREVISTADO N° 7 “REPRESENTANTE DEL SINDICATO CAR”
Determinar si el reconocimiento de la contingencia <i>in itinere</i> como accidente de trabajo permite la	Accidente de Trabajo	Dentro del centro de labores o en cumplimiento de una orden del empleador.	El accidente de trabajo debe estar <b>ligado a la relación laboral</b> , teniendo que ser inesperado no actuado, nadie quiere que el trabajador una contingencia.	Es aquel acontecimiento que <b>se suscita dentro del centro de labores y en cumplimiento de una orden</b> , ocasionándole lesiones tanto físicas como psicológicas.	Cuando hablamos de accidente de trabajo lo primero que se viene a la mente son <b>aquellas lesiones físicas o psicológicas que sufre el trabajador a consecuencia de la labor que realiza.</b>
		Lesión psicológica y física.			

<b>protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú</b>	<b>Accidente <i>in itinere</i></b>	<b>Legislación peruana – DS. 005-2012-TR</b>	<p><b>políticas</b>, porque es una realidad del peligro que se corre cuando se traslada de un lugar a otro, creo yo que deberíamos reforzar el tema mismo de los conocimientos básicos en cuanto al uso de transporte, el uso de señales de tránsito quizá podríamos reforzar el uso de la señalización, pero si quieren hacerse pues bienvenida sea.</p>	<p>principio de prevención, <b>estableciendo políticas con la finalidad de reducir los riesgos a los que se encuentran a los trabajadores.</b></p>	<p><b>prevención</b> de las contingencias suscitadas en el trayecto, por otro lado las empresas tendrían que implementando los sistemas de gestión de la calidad y ser muy rigurosos a la hora de aplicarlo.</p>
			<p><b>En la incorporación del accidente <i>in itinere</i> la existencia del seguro va a ser vital</b>, hoy en día hay seguros retornables y si me están pagando un seguro porque me cobertura desde el momento que yo saldo de mi domicilio a mi centro de labores y viceversa, pues bienvenido sea, que pasa si yo no me accidento, y ese seguro es retornable, pues al cumplimiento de un plazo podría regresar ese monto total al empleador, con esto no ha perdido nada, sino todo lo contrario a ganado, debido a que protege a su trabajador cuando se desplaza en el trayecto pero a la misma vez recupera su plata después de un tiempo determinado.</p>	<p><b>Con la incorporación de esta nueva figura va a permitir que el trabajador goce de un seguro y posterior indemnización</b>, lo que se busca es la protección total del trabajador y que puede implementarse un seguro para que responda ante contingencias suscitadas en el trayecto de esa manera amparamos el derecho a la salud y seguridad en el trabajo.</p>	<p><b>Con la incorporación de esta nueva figura jurídica</b> se dará una protección más amplia trabajador, trayendo consigo que <b>se creen políticas de prevención como también que se establezcan seguros y posibles indemnizaciones</b> a favor de los trabajadores afectados, brindando mayor seguridad para el trabajador.</p>
		<b>Convenio 121 OIT &amp; Decisión 584 CAN</b>	<p>En este caso no sé si son <b>rellenos legislativos, rellenos para dar una forma a la ley, o es sencillamente un trasplante normativo de extraer normas de afuera y aplicarlas acá en nuestra realidad y somos tan malos que copiamos mal, o tal vez el no escribir algo significa obviamente un temor del estado</b></p>	<p>Considero que sería <b>muy importante que nuestro país ratificara estos instrumentos internacionales</b>, ya que se esa manera nos brindaría más armas para poder aplicar la cualidad tuitiva del derecho laboral, <b>pero por otro lado debemos tener en cuenta también que, si no se suscriben dichos instrumentos</b></p>	<p>Para adoptar los <b>instrumentos internacionales de la CAN y la OIT</b>, hay que revisar con precisión <b>los costos y beneficios de su adopción</b> y por otro lado no debemos <b>perder de vista que en nuestro país rige los intereses económicos y políticos</b> que se encargan de poner trabas para su adopción,</p>

			en el sentido de que somos un estado con economía social de mercado donde dependemos de las empresas, y en este caso podrían existir intereses empresariales, los que limitan al estado a la creación de nuevas figuras legales donde perjudique las ganancias de los grupos empresariales.	es porque existe intereses económicos y políticos muy fuertes.	porque consideran perjudicial para sus intereses.
		Ocasión del Trabajo	Ocurre en circunstancias que me dirijo al trabajo, ocurre en momentos en que me dirijo a cumplir con mi trabajo, porque de no salir al horario determinado no llego a mi trabajo, es un pre cumplimiento si queríamos llamarlo así. Es parte del cumplimiento de mi trabajo.	Cuando nos referimos al accidente en el trayecto ocurre por la voluntad de prestar sus servicios a favor de su empleador, siendo la ocasión del trabajo la que motiva a realizar el trayecto.	Está relacionado y fundamentado por la ocasión de prestar sus servicios por parte del obrero a favor del empleador.
		Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa	Es bien merecido su regulación porque esa persona que se dirige a su centro laboral, desde que cruza la puerta o pisa la calle está en modo empleador, al salir no está yendo a pasear, ni a compartir con su familia, sino se dirige a prestar servicios a favor de su empleador y por lo tanto debería de estar protegido para que así como le doy seguridad en el trabajo el brazo debe llegar a la seguridad para que llegues al trabajo.	La contingencia <i>in itinere</i> es el accidente que sufre un trabajador en el trayecto, al dirigirse de su domicilio a su centro de labores, pero es importante remarcar que cada caso debe ser evaluado.	Se considera como accidente de trabajo, el suscitado en el desplazamiento del domicilio al centro de trabajo o viceversa.
		Conocimiento del accidente <i>in itinere</i> en la realidad.	Si tengo conocimiento de trabajadores que hayan salido con dirección a su trabajo, sí claro gente que sale de acá de Buenos Aires – Nuevo Chimbote que se dirige al trabajo y en el camino sufre un accidente, lo chocan, lo atropellan, claro que	Sí hemos tenido, hasta incluso hemos analizado, inclusive las veces que nos capacitamos nos dieron cantidad de accidentes en el trayecto, cuando están los trabajadores yendo del trabajo al centro de labores, mayormente se da en los mineros por sus	En mi vida diaria sí he sufrido lo que es un accidente en el trayecto ya que me estaba dirigiendo al trabajo y fui arrastrada por un delincuente dos cuadras con la finalidad de robar mi cartera lo cual me causó

		<p><b>si he escuchado</b> y la pregunta que nace ahí es tendrán seguro los carros, pero porque no imputarle al empleador que asuma esta responsabilidad, ya que es el creador del riesgo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>No he conocido de casos judicializados de accidentes en el trayecto como accidente laborales.</b></li> </ul>	<p>concepciones especiales y otro tema acá en Chimbote podemos encontrar en Sider Perú.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sí, tengo conocimiento de un caso judicializado de mi amiga que falleció cuando regresaba de su centro de labores y sufrió un accidente en el vehículo de la empresa, pero desconozco como fue resuelto.</b></li> </ul>	<p>lesiones en los en el cuerpo Totalmente ensangrentado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>No, tengo conocimiento de que se haya judicializado este tipo de accidentes debido a que no se encuentra regulados como tal.</b></li> </ul>
<b>Derecho a la salud y seguridad en el trabajo</b>	<b>Derecho de salud y seguridad en el trabajo</b>	<p>Poder brindar al trabajador un marco físico legal de protección para que en el desempeño de sus actividades pueda estar debidamente coberturadas ante cualquier contingencia, cuando hablamos de seguridad nos referimos a un ambiente seguro, a seguros de movilidad, a mobiliarios seguros, y cuando hablamos de salud se debe considerar ambientes y condiciones de trabajo seguras, que no expongan de alguna manera la salud del obrero</p>	<p>Conjunto de condiciones que debe presentar todo centro de trabajo o todo empleador debería cumplir con la finalidad de prevenir la seguridad y salud del trabajador en su puesto de trabajo; desde esta óptica de la prevención, el empleador debe adecuarse a las exigencias exigidas por la ley esto mediante un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.</p>	<p>derecho que tiene el trabajador en cuanto a la prevención como el tratamiento de los accidentes sobre todo de tomar las medidas inmediatas de la institución en la que estamos y no solamente es la salud física sino también su salud psicológica</p>
	<b>Evolución del derecho de salud y seguridad en el trabajo</b>	<p>Ha habido una evolución obviamente el derecho tiene que ir regulando poco a poco ha ido arreglando desde la seguridad misma de los trabajadores, el tema de seguridad y salud definitivamente es una evolución legislativa, pero no es una evolución real, no es física, no es palpable, no todos cumplen, hay un vacío en cuanto a la fiscalización del cumplimiento</p>	<p>Sistema muy precario porque no teníamos una normativa en lo que era seguridad y salud en el trabajo y lo otro porque tampoco teníamos el personal capacitado en esta materia para poder recurrir en esta materia entonces lo mínimo que hacíamos en seguridad era mandar a un inspector en el trabajo y qué este verifique aspectos muy básicos respecto a la seguridad y salud en el trabajo.</p> <p>Con la ley 29783 Ley de Seguridad y salud en el trabajo, considero que ha evolucionado</p>	<p>Hoy en día se está implementando lo que sus sistemas de gestión de la calidad para utilizar los recursos, estos sistemas de gestión de la calidad No solamente se han se han creado en el tema la calidad sino también avanzado a sistemas de gestión ambiental y mucho más en sistema de seguridad salud en el trabajo</p>

				favorablemente ya que ahora ya contamos con una normativa general.	
		<b>Derecho de los trabajadores</b>		Considero que sí, porque sería diferente que se diga que esta figura no se da en el Perú, eso sería taparnos los ojos, soy consciente y doy fe que esta figura se da en nuestra realidad, es cosa diferente que no se encuentre regulada, siendo muchísimos los casos que nosotros no conocemos que no han denunciado de repente por ignorancia de la gente o de repente por haberse dado en situaciones muy alejadas	Corporación del accidente en el trayecto como excelente trabajo protegería el derecho de los trabajadores sí Totalmente de acuerdo
		<b>Principio de Prevención</b>	Prevenir es evitar, si yo prevengo, evité que la salud de mis trabajadores se vean vulnerados, la salud la prevenimos con chequeos en familiar , porque no hacemos lo mismo con los trabajadores y así evitemos que se vean expuestos o que desarrollen algún tipo de afección, aplicando chequeos médicos, pero para esto tengo que establecer mecanismos para prevenir que estos no afecten al trabajador, y como tercero evaluar a mi trabajador cuando ha cesado la relación laboral para ver el estado de salud con el que se va.	la posición antigua de los empleadores establecía que desde la puerta para adelante el trabajador se encontraba protegido por la empresa, pero desde la puerta para afuera, ya era responsabilidad del obrero. Por otro lado a mi criterio la prevención debe ir más allá del centro de trabajo, ya que el trabajador forma parte de la empresa como un sujeto integrante y no como un objeto productor de una ganancia, entonces lo razonable sería que este deber de prevención también abarque fuera del centro de labores, siendo recomendable que la norma haga precisiones.	El empleador tiene que garantizar esas condiciones de aspectos básicos para que nuestra seguridad y nuestra salud como ya te dije tanto la salud física y mental están protegidos porque nosotros tenemos un vínculo una relación con el empleador y esa es una responsabilidad nosotros somos los que los que prestamos el servicio para que el empleador se ve beneficiario y desde ese ámbito se tiene que cuidar como ya te dije anteriormente con respecto a la salud por ejemplo tener en cuenta los aspectos sociales y ambientales
		<b>Alcance principio de prevención</b>	El deber de prevención debe abarcar tanto dentro y fuera del centro de labores. La idea no solamente es que este proceso preventivo debe proteger solamente dentro del centro de	El principio de prevención debe abarcar no solo en la empresa, sino también fuera de la esfera del centro de labores en protección del trabajador.	el deber de prevención estén marcado en el ámbito laboral y posteriormente va a cubrir también el ámbito familiar del trabajador

			labores, sino también fuera de este, mediante la aplicación de programas necesarios de prevención en el ámbito de seguridad y salud en el trabajo,	Debemos hacer que el trabajador se concientice y tome consciencia, acerca de la importancia de prevención, como utilizar los EPPS.	
--	--	--	--	--	--

OBJETIVO ESPECIFICO	CATEGORIA	SUB CATEGORIA	ENTREVISTADO N° 8 “REPRESENTANTE DEL SINDICATO MAT ”	ENTREVISTADO N° 9 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL ACC”
Determinar si el reconocimiento de la contingencia <i>in itinere</i> como accidente de trabajo permite la protección del derecho a la salud y seguridad de los trabajadores del Perú	Accidente de Trabajo	Dentro del centro de labores o fuera de este pero por encargo del empleador.	Entendida como aquella <b>contingencia que sufre el trabajador dentro de su centro de labores o fuera de este, en cumplimiento de órdenes del empleador.</b>	Entendida al accidente de trabajo como aquel <b>hecho repentino y no esperado por parte del trabajador, durante (e incluso) después de realizar sus labores cotidianas.</b>
		Lesión psicológica y física.		
	Accidente <i>in itinere</i>	Legislación peruana – DS. 005-2012-TR.	<b>Con la incorporación de la contingencia <i>in itinere</i>, es necesario e importante que se establezcan políticas que contribuyan a la protección del trabajador,</b> creo que sería un paso importante obviamente el empleador tendría la obligación de regular una serie de aspectos para asegurar la integridad del trabajador para asegurar la salud y seguridad de los trabajadores y evitar este tipo de contingencias.	<b>Con la incorporación de la contingencia <i>in itinere</i> tendría que considerarse cuidados necesarios antes y después del horario laboral, toda vez que la finalidad es resguardar al trabajador y a la vez resguardar al empleador.</b>
			<b>Al incorporarse como una contingencia de índole laboral</b> el accidente de trayecto en la norma, brindara mayor protección y esa protección pasa <b>por un seguro, y una indemnización;</b> el empleador debe ampliar su misión y su alcance para proteger a sus trabajadores empezando a través de capacitaciones o tal vez el tema de poner a disposición en la medida de lo posible la movilidad para el transporte de personal reduciendo los riesgos a los que se ven inmerso	<b>Considero pertinente que con la incorporación de esta nueva figura jurídica se establezca un respaldo a favor del trabajador mediante un <b>seguro e indemnización ante contingencias en el trayecto.</b></b>

			el trabajador al trasladarse a su centro de trabajo ahí estaría disminuyendo los peligros y <b>también debería contratar seguros para que cubran este tipo de contingencias y de una indemnización para que puedas esto contribuir a su recuperación y pueda reincorporarse a su centro de trabajo.</b>	
		<b>Convenio 121 OIT &amp; Decisión 584 CAN</b>	<b>Lo lógico sería de que el Perú se suscribirá a dichos convenios internacionales,</b> pero si no lo ha hecho considero yo que <b>es por temas de influencia política, económica, de grandes grupos empresariales que al regularse esta figura se verían perjudicados económicamente.</b>	<b>Lo correcto sería adoptar los instrumentos internacionales,</b> pero no debemos de perder de vista <b>que si no se adoptan en nuestro país, es porque existes intereses económicos de las grandes empresas siendo esta nuestra triste realidad.</b>
		<b>Ocasión del Trabajo</b>	Podemos hablar que el fundamentado de este traslado que trajo consigo la contingencia fue la ocasión de prestar sus servicio por parte del trabajador a favor del empleador existiendo un nexo causal entre la ocasión de ir a prestar sus servicios y los daños producidos.	Se tendría que <b>verificar o determinar si el trabajador ha interrumpido o modificado el trayecto por causas ajenas al trabajo,</b> debido que rompería la causa y consecuencia, o como muchos lo conocen, el nexo causal.
		<b>Trayecto del domicilio al centro de labores o viceversa</b>	Una compañera nuestra <b>al bajar por las escaleras de su jardín premunido de la desesperación por la tardanza y por el terror que el jefe de RR.HH. impartía se cae y se golpea la columna, quedando mucho tiempo en silla de ruedas, ha demorado como 1 año para volver a caminar; cómo podemos ver ahí sucedió un accidente en el trayecto, pero como acá no se encuentra regulado se tomó como un accidente común.</b>	Se considera accidente in itinere al <b>suscitado en el desplazamiento que hace el trabajador desde su domicilio a su centro de labores,</b> con la intención de prestar sus servicios a cambio de una remuneración.
		<b>Conocimiento del accidente in itinere en la realidad.</b>	<b>Claro que si de dos compañeros de trabajo, que sufrieron un accidente uno cuando regresaba a su casa,</b> que fue atropellado por un vehículo, valga aclarar este se desplazaba en una bicicleta y el otro caso de una compañera que cuando se dirigía de su casa al trabajo premunido de la apuranza de resbalo y se golpeó la columna produciéndole una incapacidad temporal, tratándose dichos accidentes como contingencias comunes.	<b>Tengo conocimiento de compañeros que sufren accidentes en el trayecto al centro de labores,</b> cuando se dirigían a bordo de su camioneta, bicicleta, hasta incluso yo he sufrido accidentes cuando me dirigía al trabajo, una vez se me cayó un bloque de cemento rompiéndome la cabeza, tuve que estar internado en el hospital. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>No tengo conocimiento de casos judicializados debido que no se encuentran regulado en nuestra legislación.</b></li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tengo conocimiento de accidentes en el trayecto sucedidos, más no judicializados, ya que como no se encuentra regulado es complicado demandar.</b></li> </ul>	
<b>Derecho a la salud y seguridad en el trabajo</b>	<b>Derecho de salud y seguridad en el trabajo</b>	El empleador debe de brindar una serie de condiciones al trabajador para evitar cualquier tipo de situaciones de riesgo que vulnere o afecte su salud durante su jornada laboral toda la serie de aspectos que el empleador debería contemplar para justamente evitar una situación inesperada en el centro laboral.	Es una garantía y derecho que le corresponde a todo trabajador con la finalidad de prevenir accidentes de trabajos desarrollados en el ámbito de su actividad profesional.	
	<b>Evolución del derecho de salud y seguridad en el trabajo</b>	Ha evolucionado favorablemente en el sentido de que hay una norma y que emplaza o exige a diversas instituciones que cumplan con implementar el comité de seguridad y salud en el trabajo.	La evolución ha ido creciendo de manera progresiva, toda vez que a la fecha todo trabajador tiene más conocimientos de sus derechos y obligaciones y, dentro de sus derechos que le corresponde, exige al empleador las capacitaciones y herramientas necesarias para su actividad laboral	
	<b>Derecho de los trabajadores</b>	Por supuesto, yo creo que sería mucho más integral y sería de mayor alcance de protección hacia los trabajadores, es algo positivo porque las normas tienen perfeccionándose en el tiempo, mejorando para que le brinde una mayor protección en el tema de seguridad y salud las normas tiene que avanzar y como tú lo señaladas el experiencia de otros países nos deberían servir como referencia para ir mejorando en la legislación nacional y cumplir el carácter tuitivo del derecho laboral que es la protección al trabajador	No, necesariamente a través del accidente <i>in itinere</i> se resguardaría el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, toda vez que existen mecanismos como capacitaciones, exposición de riesgos y constante preparación para el personal de trabajo que fomentara con ello una protección al derecho de seguridad y salud de los trabajadores.	
	<b>Principio de Prevención</b>	Debemos entender por deber de prevención del empleador justamente el deber de prevenir, dar respuesta rápida a riesgos que se presentan en el trabajo, en el desarrollo de las funciones del trabajador esto mediante el comité de seguridad y salud en el trabajo para evitar que se afecte la salud, la vida de los trabajadores	El deber de prevención abarca en toda esfera del trabajador, esto es, durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo.	
	<b>Alcance de la ley de prevención</b>	en el tema de la seguridad y salud en el trabajo se entiende desde el momento en que el empleado sale de su casa rumbo al trabajo ya desde ahí está contemplado el tema de la	Dentro la ley de la materia los alcances corresponden al control, exposición y evaluación de las zonas de riesgos.	

			seguridad que tiene que existir en cualquier situación que fuera generar sé que pone en peligro la salud, la seguridad, la integridad del trabajador pero más allá de lo que pueda textualmente señalar las normas	
--	--	--	--	--

OBJETIVO	CATEGORIA	SUB CATEGORIA	ENTREVISTADO N° 6 “REPRESENTANTE DE LA SUNAFIL EHM”	ENTREVISTADO N° 7 “REPRESENTANTE DEL SINDICATO CAR”	ENTREVISTADO N° 8 “REPRESENTANTE DEL SINDICATO MAT”	ENTREVISTADO N° 9 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL ACC”
Delimitar criterios establecidos en la legislación y jurisprudencia extranjera sobre el accidente in itinere	Criterios de la legislación extranjera	Criterios de la Legislación y Jurisprudencia Española	Claro que sí, creo que definitivamente nosotros en muchos casos tomamos el modelo español por ejemplo en el caso de la Ley de inspección trabajo se ha copiado al modelo español.	Si tenemos un modelo como el español, debemos tener en cuenta todos sus previsiones esas bases para que nosotros podamos mejorarlo en nuestro país y así de esa manera se ha incorporado en nuestro país.	Los criterios establecidos en países extranjeros son evidencias muy interesante, ya que establecen aspectos que pueden evidenciar o dar la garantía de que justamente se han cumplido los presupuestos para vernos inmerso dentro de esta figura jurídica	Totalmente de acuerdo, debido que son criterios que nos ayudaran a definir el nexo causal del accidente. Haciendo hincapié en el criterio de idoneidad, para establecer si el trabajador ha utilizado los medios y recorridos usuales.
		Criterios de la legislación argentina	Lo que buscamos es como lo desarrolla el derecho español al respecto para poder aplicarlo y delimitar como derecho comparado, esto nos serviría de base para su aplicación aquí en nuestra legislación laboral.	No hacer una copia y pega debido a que cada realidad es diferente.		
		Criterios de la legislación chilena				

**Anexo N° 9: Cuadro de transcripción de entrevistas.**

**Tabla 4. Cuadro de transcripción de entrevistas.**

PREGUNTAS	ENTREVISTADO N° 1 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL SCZ”	ENTREVISTADO N° 2 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL JC”	ENTREVISTADO N° 3 “JUEZ DE LA CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL SANTA EED”	ENTREVISTADO N° 4 “REPRESENTANTE DE LA SUNAFIL RE”	ENTREVISTADO N° 5 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL LVF”
<p><b>¿Qué debemos entender por el derecho a la seguridad y salud del trabajador?</b></p>	<p>Es un enfoque nuevo que se apertura en el 2011 con la ley de seguridad y salud en el trabajo, el cual instituye el efecto de la responsabilidad exclusiva, partiendo de este efecto de la responsabilidad que se le atribuye a la empresa. Antes sólo se resumía al ámbito civil, porque en realidad nació con esa naturaleza, sin embargo con el cambio de la metodología y la unificación del derecho de trabajo, esto se convirtió en una rama especializada por tal razón un juzgado civil, ya no</p>	<p>Aquel derecho que vela para que el trabajador se desarrolle dentro de su relación laboral, y dentro de su jornada laboral de manera segura, en las mejores condiciones ya sean estas laborales o inclusive también ético moral, se tienen que cerrar todas las brechas para poder permitir que el trabajador desarrolle una labor eficiente, para eso los comités de seguridad y salud en el trabajo deben estar atentos a los temas personales de los trabajadores, por eso se</p>	<p>Cuando nos referimos al derecho a la seguridad y salud en el trabajo, nos estamos refiriendo a todos esos grupos de componentes respecto del cual un trabajador debe tener una garantía para el desarrollo propiamente de su actividad laboral, es decir aquellos componentes que permitan que el trabajador realice sus labores en las condiciones que requiere y desarrolle.</p>	<p>La Ley de Seguridad y Salud en el trabajo, es bien clara en ese aspecto, la prioridad de la ley es la prevención de accidentes de trabajo. Todo lo que sea temas de previsión es muy importante para la norma, tal es así que dentro de la estructura el tema de accidente de trabajo, hay normas respecto a temas previsionales que debe tomarse en cuenta por parte de los empleadores como los trabajadores,</p>	<p>Cuando nos referimos al concepto de seguridad y salud involucra el poder brindar al trabajador un marco físico legal de protección para que en el desempeño de sus actividades pueda estar debidamente coberturas ante cualquier contingencia, cuando hablamos de seguridad nos referimos a un ambiente seguro, a seguros de movilidad, a seguros coberturados, y cuando hablamos de salud se debe considerar ambientes y condiciones de</p>

	<p>puede ver un accidente de trabajo.</p> <p>La seguridad debe entenderse por cuáles son las medidas que toma el empleador para que tu relación laboral no sea una relación de riesgo y esto está instaurado desde el año 2011 con la ley 29783; esto genera muchos derechos y a su vez responsabilidad frente al empleador en los accidentes de trabajo.</p>	<p>tiene a una persona de bienestar laboral que debe estar monitoreando siempre el aspecto social de los trabajadores.</p>	<p>Respecto de la salud también pues la misma actividad o prestación realizada no implica una afectación a la salud integridad tanto física como emocional del trabajador. Dichos derechos se refieren a todo este conjunto de componentes como condiciones o requisitos que deben tener mínimamente un trabajador para realizar una determinada prestación</p>	<p>en ambos casos la ley a en mercado, cuáles son aquellas materias que son responsabilidad del empleador y del trabajador. El tema de prevención no sólo abarca el ingresar al centro trabajo, sino también la salida del centro de labores con retorno a domicilio, eso está relacionado con la seguridad y salud del trabajo y asimismo con el accidente en el trayecto como son los casos de la minería.</p> <p>Hay una mala percepción de lo que es el accidente de trabajo porque muchas veces se amarra al Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo y como bien sabemos este seguro no abarca todas las actividades económicas de nuestro país, debe</p>	<p>trabajo seguras, que no expongan de alguna manera la salud del obrero, en cuanto a la normativa, Sí este reglamento hubiera existido en mi época de estudiante ninguno hubiese sido practicante, porqué el naufragar en los archivos del PJ de Lima, donde tú entrabas y te encontrabas con plagas de pulgas y moho salías con una alergia total, ahí nos podemos dar cuenta que no eran condiciones salubres, la evolución ha ido hacia eso a qué debemos estar en lugares inmaculados a veces también se exagera con la norma por temas técnicos, por ejemplo se ve un cable pelado, el foco no prende, la silla no gira tanto, a veces exageramos y olvidamos un poco que no es que el ser humano sea mejor o peor en un país u</p>
--	---	--	---	---	---

				<p>entenderse que sin importar la naturaleza de la empresa y si está suscrita al Seguro Complementario Trabajo Riesgo, debe entenderse como accidente de trabajo.</p>	<p>otro sino que las condiciones económicas de una realidad, como la nuestra no nos va a permitir de repente llegar a estándares internacionales pero por algo debemos comenzar y la norma en ese sentido bienvenida sea, qué el tema de responsabilidad en la seguridad y salud en el trabajo sea un tema horizontal que se aplique a todos los tipos de empresas tanto públicas como privadas, también es un tema reconocible, pero en definitivamente se busca que haya un ambiente mucho más propicio con mecanismos que le permitan mejorar estándares básicos que permitan que el trabajo sea más adecuado y no se exponga innecesariamente a la persona que brinda dicha labor.</p>
--	--	--	--	---	--

<p><b>¿Cómo considera usted que dicho derecho ha evolucionado en nuestra legislación nacional?</b></p>	<p>Anteriormente no existía una Ley que estableciera la seguridad y salud en el trabajo, no existía, era nula y se conllevaba por el aspecto de la responsabilidad civil, inclusive se postula, a través del doctor CESSAREGO que el daño no es un aspecto específico sino, una generalización, denominado derecho del daño que es un derecho que se está consolidando y que seguramente tomará fuerza. Dentro del proceso laboral todo se sujeta a las reglas del Derecho Civil, tal es así que se pensaría en un primer momento como una relación privada civil. No debemos olvidar que la naturaleza del contrato del trabajo es especial ya que puede ser pública o privada y que el estado interviene para poder salvaguardar al trabajador, la prevención permitió incluso consolidar</p>	<p>Recién ahora se ha puesto en boga, en realidad antes nunca se le dio importancia a esto, incluso eran poquísima las empresas que desarrollaban unidades dentro de su centro de labores, ahora con el control de la SUNAFIL y también del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo en ciertos casos se ha implementado y es una obligación que todas las empleadores tengan su grupo referido al tema de seguridad y salud en el trabajo que está formado por representantes de los trabajadores y de los empleadores. Ahora es obligatorio lo cual antes no existía.</p>	<p>Esto ha ido de menos a más, respecto a la evolucionando a tal punto que en el ámbito de cada legislación de los países se ha implementado en la medida en que requiere la prestación a realizarse por un trabajador, no dejando de lado el tema de seguridad y salud, la seguridad laboral vincula al empleador como al trabajador, esto es que el trabajador se obliga a una percepción específica y el empleador se obliga a la contraprestación que sería la remuneración. Pero esta se realiza dentro de un contexto, el realizar una actividad laboral implica que se debe cumplir con las condiciones de salubridad, que estén</p>	<p>Lo que es seguridad y salud en el trabajo ha variado mucho hasta el año 2010, es así que existió un Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo que estaba atado al aire, y no existía una Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, así como tampoco se habían suscrito ciertos Convenios de la OIT. Antes del marco normativo de la Ley 29783 no existía, por ejemplo antes de la entrada en vigencia de esta, el aspecto de seguridad y salud en el trabajo de la minería estaba relacionado con su propia actividad y no precisaba una ley específica sobre seguridad y salud en el trabajo. Posteriormente un grupo de parlamentarios sacó una ley que modificó</p>	<p>La evolución es trascendental de lo que les hablo desde el punto de vista, que existe una legislación que nos diga que cada 45 minutos debemos de pararnos, porque si no, nos malogramos la espalda, como también en otros países existen que no pueden haber horarios tan corridos de 4 horas por personas, también que tenemos que utilizar en definitiva una silla ergonómica, eso es lo que se regula en el ámbito del derecho a la seguridad y salud de los trabajadores y donde regula es porque existe necesidad de regulación, no regulamos el derecho de la migración de las aves, no regulamos el sol, esas cosas no las podemos regular, lo</p>
--	---	---	---	---	---

	<p>principios importantes como principio de responsabilidad de seguridad y otros que establece la ley de seguridad y salud en el trabajo.</p>		<p>relacionados a la seguridad y salud del trabajador. Actualmente contamos con la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y esto es saludable porque involucra tanto a la relación trabajador- empleador.</p>	<p>la 29783, y que trajo serie de vacíos legales, como el hecho de que los empleadores no van a hacer exámenes de salud ocupacional, hoy por hoy ya no se evalúa el examen pre ocupacional, otra modificación que se dio fueron los Registros de Salud y Seguridad en el Trabajo, todos los empleadores tenía una cantidad de Registro del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, para microempresas tenían tres registros, para la pequeña empresa tenían 5 para las medianas y grandes empresas venían 8 registros; Y regresaron a la antigua Ley que permitió que las grandes, medianas y pequeñas empresas no tenga la obligatoriedad de</p>	<p>regulamos lo que es trascendental y obviamente, tener ambientes adecuados, proteger al trabajador desde el ámbito familiar, entornos adecuados en salvaguardia de la salud y seguridad de nuestros empleados o de los mismo empleadores es necesaria la presencia del derecho. Ha habido una evolución obviamente el derecho tiene que ir regulando poco a poco, ha ido arreglando desde la seguridad misma de los trabajadores, el tema de seguridad y salud definitivamente es una evolución legislativa, pero no es una evolución real, no es física, no es palpable, no todos cumplen, hay un vacío en cuanto a la fiscalización del cumplimiento, solamente a los grandes los inspeccionan, verifican, pero</p>
--	---	--	---	--	---

				necesitar un registro del sistema.	a los que son pequeños no, entonces tenemos una Ley cuyo brazo no llega a todos, como por ejemplo la SUNAFIL supervisa a las grandes empresas y la gran pregunta es ¿Qué pasa con las pequeñas empresas?, nadie lo supervisa.
<b>¿En qué consiste el deber de prevención del empleador, mencionado por la Ley N° 29783?</b>	El deber de prevención deberíamos entender como aquella obligación del empleador de prever los accidentes de trabajo. Es por eso que se constituye un comité de seguridad y este comité establece de qué forma se dan y ejecutan los actos de prevención de accidentes de trabajo. El deber de prevención que nace del empleador es provisionar que esto no suceda. La norma ha instituido aspectos de supervisión, incluso cuando se tiene que dar cuenta en materia de trabajo frente a la incidencia de un accidente, pero	El deber de prevención está a cargo del empleador, de acuerdo a la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, el empleador está obligado a implementar políticas preventivas para reducir y/o eliminar los riesgos a los que sus trabajadores están expuestos en el devenir del desarrollo de sus actividades.	Los alcances de este principio de prevención, refiere que esta obligación recae en el empleador, porque es éste el que tiene la primacía en la relación laboral empleador-trabajador, por tal razón este principio no podría recaer en el trabajador, pero si, en el empleador porque tiene mejores condiciones para garantizarla. Es deber del empleador prever afectaciones al trabajador en el	El deber de prevención lo que marca es que el empleador debe darle al trabajador las condiciones necesarias para la realización de su actividad en el centro de trabajo respecto al tema de seguridad y salud, y como tal debe abarcar todas las acciones de prevención, tal es así que en el primer principio de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, te dice claramente que es obligación del empleador proporcionarle al	Prevenir es evitar, si yo prevengo, evité que la salud de mis trabajadores se vean vulnerados, la salud la prevenimos con chequeos en familiar , porque no hacemos lo mismo con los trabajadores y así evitemos que se vean expuestos o que desarrollen algún tipo de afección, aplicando chequeos médicos, primero antes de entrar al trabajo para poder ver con que enfermedad viene, segundo dentro de trabajo

	<p>el deber de prevención actualmente es una responsabilidad del empleador en la cual constituye el efecto de verificar lo que puede llegar a encaminar un accidente a futuro.</p>		<p>desarrollo de su actividad, como es el caso de los trabajadores de SiderPerú que sufren de hipoacusia y que antes no eran posibles de prever pero que hoy sí. El principio es importante que recaiga en el empleador, porque dentro de la relación laboral este es la parte fuerte en el sentido de la perspectiva económica, y está en el deber de garantizar y garantizar significa capacitar, brindar adecuados instrumentos. Ya dependerá del trabajador el cumplimiento de estas. Como empleador tengo la obligación de prever, capacitar, estudiar, entregar todo lo necesario y depende del trabajador porque no solamente es un principio como derecho</p>	<p>trabajador las condiciones necesarias para el desarrollo en materia de seguridad y salud, siendo el empleador el encargado de darle las condiciones de seguridad, todo lo necesarios para desarrollar su labor llámese condiciones de trabajo estándar en seguridad apropiados para el desarrollo del trabajador, procedimientos de trabajo, entre otros. Si el empleador no le da esta condición al trabajador está incurriendo en falta de prevención. Las condiciones que brinda el empleador al trabajador para que realice su trabajo en condiciones seguras es lo que envía como mensaje la Ley de</p>	<p>que tengo que prevenir o chequear qué dónde está trabajando no se vea expuesto a lugares donde hay emisión de productos químicos, altos índices de contaminación, pero para esto tengo que establecer mecanismos para prevenir que estos no afecten al trabajador, y como tercero evaluar a mi trabajador cuando ha cesado la relación laboral para ver el estado de salud con el que se va. La prevención en la salud debería de estar presente siempre, ya que mediante esta prevenimos riesgos innecesarios, accidentes, que van a afectar la salud directamente del trabajador o de terceros algo que no se hace mucho, lo que debería hacerse más es prevenir la salud mental, ya que nadie habla con los trabajadores,</p>
--	--	--	---	---	---

			<p>sino también un deber del trabajador.</p>	<p>Seguridad y Salud en el Trabajo y que tiene como privilegio el tema de prevención. El empleador incumple con las herramientas y las condiciones necesarias y o varía el sistema de seguridad simplemente para priorizar el sistema de producción y no consideró el sistema de prevención entonces las condiciones de trabajo en las cuales estoy laborando como trabajador no son las adecuadas y estaría transgrediendo el principio de prevención.</p>	<p>esa es la parte más importante, si la salud mental no funciona, no funciona el resto por lo tanto pensamos que el trabajador es un robot que llega y cumple una función y la robotización va a llegar la Inteligencia artificial va a llegar obviamente y ahí es donde no tenemos que poner en un reglamento de salud pero sí de seguridad quizás ante otro tipo de naturalidad ante la robótica, pero hoy en día en el tema de salud creo que la salud no sólo debe ser física, sino también el tema interior del trabajador prevenir en ese sentido es muy importante la salud no solamente por lo que puede irradiar dentro del trabajo, sino también dentro de la familia, ya que un trabajador afectado de la cabeza no genera un buen proceso productivo</p>
--	--	--	--	---	---

					conforme a sus labores, una persona afecta en la cabeza no tiene la capacidad total de desempeñarse, afectó a la cabeza genera problemas en su alrededor entonces cómo pueden ver la salud mental debería ser muy importante, debería de tener una prioridad y no como los ha establecido que son muy aislados, debería haber algunas prácticas mucho más constantes en el tema de salud mental.
<b>¿Qué alcance tiene el deber de prevención del empleador a favor de los trabajadores?</b>	La relación laboral nace desde que tienes la voluntad de cumplir con tu prestación laboral, que nos predisponemos para asistir a laborar, porque uno sale de su casa con una actitud de labor, y el deber de prevención si debería abarcar esto.	Si tomamos en el trabajo la teoría de que la jornada laboral inicia desde que el trabajador sale de su domicilio hacia su centro de labores tiene que darse también el trayecto, porque es parte de la relación laboral, así que sí estaría dentro de la línea de seguridad y salud en la	La línea de la efectividad de dicho principio inicia cuando el trabajador inicia la relación laboral, en este caso a la prestación, porque es justamente este hecho el que lo expone al trabajador a alguna situación relacionado al ámbito personal salud integridad.	Hoy algunas actividades económicas que por su naturaleza de labor si deberían considerar el alcance de prevención desde antes de salir al trabajo o regresar a casa más que nada por la ubicación geográfica y para lo cual el empleador deberá proporcionar el medio de transporte,	El deber de prevención debe abarcar tanto dentro y fuera del centro de labores, ya que el trabajador no es un robot qué programas cuando entra al trabajo, porque si fuese así estaríamos hablando de crear seres humanos con un doble chip, una doble moral, una doble cara, una doble presencia, una doble forma de pensar,

		<p>relación laboral; en esa línea si se protegería ese trayecto.</p>	<p>Mucho importa la actividad que se presta y la naturaleza de la misma como el caso de las agrícolas mineras y otro tipo de empresas</p>	<p>porque hay veces en los cuales el trabajador tiene que realizar transbordo para llegar al centro de labores. Si es así, si el empleador va a proporcionar la movilidad si debería existir un tema de prevención en esos casos, la seguridad y salud en el trabajo si establece ella y como tal debería tomarse en consideración. Si el empleador te coloca en la movilidad antes de que sale tu casa para darte trabajo de regresar si sería responsable en el caso de que sucedió entre cualquier accidente y sí sería responsable este último. Hay una cantidad enorme de empresas que transgrede la Norma y que encubren remuneraciones.</p>	<p>el ser humano es uno solo, la idea no solamente es que este proceso preventivo debe proteger solamente dentro del centro de labores, sino también fuera de este, mediante la aplicación de programas necesarios de prevención en el ámbito de seguridad y salud en el trabajo, porque hoy en el mundo todo es prevención mediante programas muy agresivos porque el seguro que tú pagas, no quieren que te enfermes o sea cuando antes ataquen la enfermedad o disminuyan los riesgos menos gastos vas a irrogar entonces el empleador debería entender eso que cuanto más invierte en prevención de accidentes de trabajo, más ventajas va a tener, y si aplicamos conceptos de gobierno corporativo y de responsabilidad social que</p>
--	--	--	---	--	--

					<p>también pegan por ahí entenderíamos que el grupo de interés no solamente son los trabajadores sino los <b>stodl holdent</b> también está la familia, por lo tanto si puedo llegar en ese proceso la prevención aún hacia la familia que indirectamente en salud lo hace mediante el seguro que tenga, porque nos limitamos solamente a la aplicación de un test mental o un test psicológico para cada trabajador al año y que nos cuesta menos si tenemos un seguro que nos respalda y hacerlo propio con la familia, porque no pedir a la asistenta social una visita no de una vez al año, sino de dos o tres veces al año para conocer la realidad de la esposa, de los hijos del entorno todo eso suman, entonces no se puede hablar mezquinamente que</p>
--	--	--	--	--	--

					solamente el trabajador debe de verse beneficiado con prácticas preventivas, el brazo es más largo gobiernos corporativos responsabilidad social nos dice que los <i>stold holdent</i> van más allá de la mirada corta hacia el trabajador.
<p><b>En la Exposición de Motivos de la Ley N° 29783, se menciona y reconoce que el Perú no suscribe Convenios importantes de la OIT como el N° 121 y mucho menos la Decisión N° 584 de la CAN, sin embargo, los utiliza como base para la referida ley; ¿Cree usted que no sería más congruente adoptar dicho convenio de la OIT y</b></p>	<p>El primer punto por el cual el estado peruano no haya consolidado estos enfoques de la relación laboral puede ser por la cultura jurídica, primero debemos partir que el Perú siempre ha consolidado en base al derecho privado, siempre ha buscado un enfoque civil, y el tema de accidente de trabajo nace con la concepción del aspecto privado, daños, concepción, materia civil, hoy por hoy todo estos temas han salido de este parámetro. Parece que ya no hay un enfoque neutro si no, es un</p>	<p>Sí, el derecho internacional considera que este tipo de accidentes deben ser considerados dentro de jornada de trabajo y la relación laboral, simplemente debemos acogernos a ellos y nosotros hacer un simple reglamento.</p> <p>Lo que pasa es que debemos entender que en el Perú existen dos tipos de profesionales del derecho laboral, Los profesionales del Pro trabajador y los que son pro empleadores y los</p>	<p>Lo ideal es que el estado peruano los suscriba, pero también entendemos de que los estados no están obligados a hacerlo, ante esa discrecionalidad de firmarlo o no, se reflexiona sobre un nuevo instrumento internacional que puede generar nuevas contraprestaciones como en el caso de accidente en el trayecto, las consecuencias que podría acarrear estos instrumentos serían la razón por la cual no sé</p>	<p>Si bien, se ha tomado en consideración algunos artículos de estos dispositivos pero no el accidente en el trayecto por razón del lobby de las grandes empresas, porque ello es un gran riesgo para las empresas de seguros, el considerar el accidente en el trayecto como accidente de trabajo implica considerarlo en el anexo número 5 y ellos sugeriría que lo que están dentro del seguro voluntario de riesgo están</p>	<p>No tengo idea porque no lo suscriben, pero te voy a responder con un ejemplo igual, el gobierno publicó la creación de las sociedades anónimas simplificadas, se acuerdan de la SAS y su fundamento es la inspiración en la legislación de Colombia, México, Chile, sin embargo no tiene nada de dichas legislaciones, ningún punto de inspiración, en este caso no sé si son rellenos legislativos, rellenos para dar una forma a la ley, o es sencillamente</p>

<p><b>la decisión de la CAN?</b></p>	<p>enfoque de cultura jurídica laboral.</p> <p>Algunas sentencias de las Cortes a nivel nacional de nuestro país, como la Corte Suprema, terminan en cuatro puntos específicos lo que son los criterios de la responsabilidad contractual: en el caso del nexo causal sostienen que debe entenderse como lo que genera el daño, Cómo es que tú buscas la responsabilidad al empleador.</p> <p>El derecho laboral aquí en el Perú no ha cambiado en ese sentido, porque afectaría muchas empresas por un tema cultural, segundo por un tema económico que técnicamente las empresas dominan el estado peruano, el estado peruano gobierno en virtud de los intereses económicos, y quizás esa sea una de las limitaciones por las cuales el Perú no acatan estas decisiones a nivel internacional.</p>	<p>que crean la ley son los empleadores, y ellos nunca aceptarían normas que afecten a los empleadores, por sentido económico, es muy complicado que este congreso legisle a favor del trabajador. Por lo general es igual al poder ejecutivo ya que el estado hace caso a la CONFIEP es casi imposible que este gobierno tome medidas que favorezcan al trabajador.</p>	<p>suscribiese, habría motivos. No es que no sean razonables o no, sino que por parte del ámbito empresarial.</p>	<p>dentro de esta responsabilidad. Los empleadores y los seguros no quieren dejar de ganar la diferencia que gana el nivel internacional.</p>	<p>un trasplante normativo de extraer normas de afuera y aplicarlas acá en nuestra realidad y somos tan malos que copiamos mal, o tal vez el no escribir algo significa obviamente un temor del estado en el sentido de que somos un estado con economía social de mercado donde dependemos de las empresas, y en este caso podrían existir intereses empresariales, los que limitan al estado a la creación de nuevas figuras legales donde perjudique las ganancias de los grupos empresariales probablemente todo está en el plano de la probabilidad nunca sabemos por qué no suscriben.</p>
--------------------------------------	---	--	---	---	--

<p><b>¿Qué opinión le merece dicho concepto de accidente de trabajo?</b></p>	<p>La jurisprudencia internacional a veces nos dan mucha más luces sobre cómo debería consolidar este concepto. A apreciación personal del doctor: si está establecida el concepto de trabajo, Pero como trabajador tienes que efectuar lo que el empleador te indique, como por ejemplo tu empleador si te dice vente a trabajar a las 6 de la mañana, así esté lloviendo a 180 kilómetros por hora, la responsabilidad no es de él si no es tu responsabilidad de cumplir con esto. Estos aspectos de salir de tu domicilio no están cubiertos por el empleador, si se tomará otro concepto pues se tendría que incluso cambiar la mentalidad incluso de los jefes de recursos humanos. A veces la responsabilidad que tienes en el trabajo hacen que tú tengas que tener que cumplir más horas incluso cuando uno sale tarde es producto de estas,</p>	<p>En la teoría este concepto es bonito pero en la práctica no lo es lastimosamente, en nuestro país nos hemos acostumbrado a copiar legislaciones, las autoridades y sus leyes son copia y pega de otras y no las adecuan a la realidad del lugar y el país que es en el caso Perú.</p> <p>Lo que se declara en la literalidad de una ley no se aplica porque no salen los reglamentos porque no se cogen a los convenios o porque simplemente dejan vacíos dentro de la norma, y por ahí se aprovechan los empleadores que interpretan de cierta forma para que aparentemente no sea clara a favor de los trabajadores.</p>	<p>Lo que establece este dispositivo legal es una situación general que sucede dentro de trabajo por la realización de la prestación, El doctor entiende también ese tiene en cuenta mucho lo manifestado en el código civil relacionado a la responsabilidad civil objetiva en el sentido de que, si el accidente se produjo en el ámbito laboral en plena efectividad, entonces el obligado a indemnizar cualquier situación relacionado a la percepción y que afectase trabajador le corresponde al empleador.</p>	<p>La definición está realizada de acuerdo a la Norma, para la normativa peruana solamente aquella en función a tu trabajo, como algún mandato que realiza el empleador pero no está en función al traslado voluntario del trabajador a su centro de labores no se considera como accidente de trabajo. No existe regulación del accidente en el trayecto en cambio en las mineras sí puesto que existe una orden del empleador de utilizar los medios que estos mismo proporcione.</p>	<p>Es amplio, es una posibilidad que se ajusta al tema de ustedes están investigando, en la parte que sustentan su tesis al no haber un espacio y tiempo determinado es posible que ello pueda ocurrir en cualquier momento en el que yo esté ligado a la relación laboral, ese tipo de accidentes obviamente tiene que ser inesperado no citado, nadie quiere que ese mal que el trabajador sufra una contingencia, pero por otro lado debemos tener en cuenta hasta qué punto se ampara por ejemplo un suicidio puede ser un accidente de trabajo habría que discutirlo, definitivamente es amplio y obviamente permite múltiples interpretaciones como toda normal, ahora sí lo traigo a colación no lo</p>
--	---	---	---	---	--

	<p>es complicado porque solamente la figura de acción de trabajo tienen cuenta con lo que el empleador te obliga.</p> <p>La hora de comer no es jornada de trabajo y mucho menos la salida en dirección al trabajo a la casa después de trabajar se ha considerado como jornada de trabajo, sin embargo a criterio del doctor si debe considerarse esto porque el enfoque nace desde un efecto de un contrato y esto debería ser totalizador no parcial.</p>	<p>Un caso muy fácil de observar es la suspensión de labores, la cual los empleadores aplican cómo le entiendan y como gustan. Somos un país donde lastimosamente no hay un código de trabajo, tenemos normas dispersas y mucha Norma se contradice y no son claras, de eso se aprovechan los empleadores pero no deberían hacerlo.</p>			<p>encuentro limitación porque incluso habla del lugar y espacio distinto centro de labores.</p>
<p><b>¿Ha escuchado alguna vez de algún trabajador que haya sufrido accidentes mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?</b></p>	<p>Si he escuchado, le pasó a un amigo que era pescador y que un día antes había firmado contrato de trabajo y tenía que llegar al día siguiente porque ya era fecha de arribo, y tuvo un accidente en el trayecto de Coishco a Chimbote cuando estaba dirigiéndose a una empresa pesquera.</p>	<p>Sí, escuché alguna vez de ese tipo accidente pero lastimosamente nuestra ley no lo protege. Incluso vio que un trabajador había solicitado permiso al comité de seguridad en el trabajo dentro de la jornada de trabajo había pedido permiso para salir del lugar y saliendo del centro de labores sufre un accidente y</p>	<p>Judicializado no pero como hecho concreto si ha escuchado de algún trabajador que saliendo de su casa para coger un carro o caminando sufra un accidente dirección al trabajo. Que sucedan estos problemas es innegable, no se puede tapar el sol con un dedo estos accidentes y se</p>	<p>Sí, he visto un accidente, de un compañero cuando estaba saliendo del trabajo pero lo sufrió fuera del centro de labores y no estaba realizando labores para lo cual en ese momento no existía nexos causal y fue muy complicado de probar que era un accidente de trabajo.</p>	<p>En alguna gestión sí, es más hemos tenido que ir por ejemplo en choques donde los gerentes, administradores, representantes legales de la empresa, personas de gestión social de la responsabilidad social de las empresas van a donar y tienen un tipo de accidentes están fuera del</p>

	<p>El detalle está en que como el contrato no fue registrado, el empleador no respondió porque no firmó un contrato, el trabajador fue porque se sentía obligado es más quiso demandar pero no había forma de consolidar la relación laboral. La empresa no corre con ningún costo y todo el gasto lo corrió el trabajador.</p> <p>Finalmente este trabajador no logró demandar.</p> <p>Criterio del doctor es que este hecho se produce por un desamparo frente al trabajador.</p>	<p>no se consideró accidente trabajo.</p>	<p>producen, de lo que sí ha conocido el doctor a nivel judicial sobre aquellos accidentes que ha ocurrido dentro del lugar de trabajo.</p>	<p>lugar pero están en horario y gestión de las actividades de la empresa de eso sí he tenido que son accidentes ocasionados.</p> <p>Y en este caso de trabajadores que no hubiesen estado de gestión del trabajo ha de trabajadores en ruta al salir del trabajo o en ruta digamos hacia su casa dependiendo la movilidad una vez en transportes Zúñiga en esta empresa ahí ocurrió un accidente pero en este caso digamos que era posible ligar a la empresa con el accidente, porque era la empresa la que brindaba este servicio; ahora sí tú pregunta va en un transporte particular o en un transporte público, de un trabajador que haya salido con dirección a su trabajo sí claro gente que sale de acá de Buenos Aires – Nuevo</p>
--	---	---	---	--

					Chimbote que se dirige al trabajo y en el camino sufre un accidente, lo chocan, lo atropellan, claro que si he escuchado y la pregunta que nace ahí es tendrán seguro los carros, pero porque no imputarle al empleador que asuma esta responsabilidad, ya que es el creador del riesgo.
<b>¿Conoce acerca de la figura del accidente <i>in itinere</i>?</b>	Si porque leí una jurisprudencia española ya que ellos sí tienen consolidado este tipo de responsabilidades, cuando tú tienes un accidente en el trayecto al trabajo. En realidad se consolida porque tú eres trabajador de una empresa y porque el tiempo ya no es tuyo, sino de la empresa que es ésta la que te paga para que tu tiempo le genere ganancias. Tiene un aspecto filosófico por la forma en cómo se establece este tipo de responsabilidad, y no veo ninguna forma de porque	Se considera accidente <i>in itinere</i> a aquella contingencia suscitada al trabajador en el camino de su domicilio al centro de labores, premunido de la voluntad de prestar sus servicios.	La OIT y la CAN han recomendado que se legisle sobre este tipo de accidentes, y también he escuchado de otras legislaciones que cuentan con esta, como en el caso Argentina, Chile, México y España. Entiende que la intención del legislador ha sido básicamente proteger o brindar protección al trabajador respecto a esos hechos que se producen de manera fortuita y que	Se entiende por <i>in itinere</i> a lo sucedido en el camino, en este caso el accidente que sufre el trabajador al desplazarse de su casa a su trabajo o viceversa.	Si, y siempre en que vayamos a proteger al ser humano a la persona digamos en este caso al trabajador para mí está perfecto, sólo que siempre nos queda también en la cabeza hasta qué punto se puede hacer mal uso de ello, hasta qué punto bajo la cultura que tenemos de que no precisamente todo trabajador o la gran mayoría aplica valores digamos aspectos básicos de respeto hacia el

	<p>no debe registrarse en nuestra legislación. Con esta ley se ha logrado salir del enfoque civil y crear responsabilidad en los empleadores, se ha presentado un cambio vertiginoso de la responsabilidad laboral y también esta Norma es completa, ya que salimos del foro civil y nos ubicamos en el foro laboral.</p>		<p>no queden a su suerte, han hecho una extensión de la figura del accidente de trabajo que nuestra legislación reconoce y lo equipara a la figura de accidente de trabajo y con la protección laboral sin embargo no lo dejan abierto el accidente que se produce en el itinerario o en el camino sino que, en la misma Corte Suprema de España ha establecido en la jurisprudencia una serie de presupuestos y se tiene que cumplir dentro de los cuales están: que el trabajador se dirija al trabajo, que cumpla una un itinerario como un tiempo incluso, y dos presupuestos más que en el caso si se cumple con ellos si se estaría ante el accidente en el trayecto la idea de legislación a nuestra realidad.</p>	<p>empleador para lo cual tenemos que establecer criterios y parámetros en su aplicación</p> <p>Por otro lado es bien merecido su regulación porque esa persona que se dirige a su centro laboral, desde que cruza la puerta o pisa la calle está en <b><u>modo empleador</u></b>, al salir no está yendo a pasear, ni a compartir con su familia, sino se dirige a prestar servicios a favor de su empleador y por lo tanto debería de estar protegido para que así como le doy seguridad en el trabajo el brazo debe llegar a la seguridad para que llegues al trabajo, es cierto por lo tanto esa seguridad debería estar presente con algún tipo de seguro que cubra ese tipo de contingencias, este sería cubierto por su empleador, para este no</p>
--	---	--	---	--

					sería nada difícil que contrate un seguro para este tipo de contingencias ya que los seguros son establecidos por mutuo acuerdo de las partes, pueden estructurar seguros, obviamente pueden decir que es un costo más alto si efectivamente pero debe ser evaluado de otra manera que pasa si no puede llegar a trabajar generara bajas para la empresa, tiene todas de ser regulado.
<b>¿Considera que el accidente <i>in itinere</i> ocurre por ocasión del trabajo?</b>	El accidente <i>in itinere</i> ocurre por ocasión del trabajo, ya que el tiempo en el cual ocurre el trabajador se dirigía a su centro de labores, a cumplir con sus obligaciones para con su empleador.	Si, el trabajador que sale desde su hogar y se dirige a su centro de labores debe estar protegido, ya que desde que se dirige nace o se entiende que debe protegerse porque lo único que lo mueve al trabajador es la voluntad de prestar sus servicios, por lo tanto la jornada laboral que empiece desde que el trabajador	Si hablamos de que el accidente acontece como parte del trabajo considero que no, toda vez que si es así entraríamos a un circo donde todos los trabajadores independientemente de la labor que realizan del sector público-privado quedarían con esa expectativa: Salgo de	Cómo ocasión del trabajo sí; por realización de trabajo no se podría decir, pero si por ocasiones ya que voy a cumplir con mi obligación a favor de mi empleador.	Ocurre en circunstancias que me dirijo al trabajo, ocurre en momentos en que me dirijo a cumplir con mi trabajo, porque de no salir al horario determinado no llego a mi trabajo, es un pre cumplimiento si queríamos llamarlo así. Es parte del cumplimiento de mi trabajo.

		<p>marca su tarjeta de asistencia es desconocer el derecho del trabajador a ser mínimamente protegido y su relación laboral. A veces perdemos 15 minutos o media hora dirigiéndonos al centro de labores y por el cual nadie reconoce, y ese tiempo es únicamente utilizado para dirigirse de centro de labores</p>	<p>casa doy un mal paso porque estoy hablando al teléfono y sufro un accidente, se consideraría entonces accidente de trabajo; habría que tener un poco de cautela para poder entender lo que es diferente cuando el accidente ocurre dentro de la propia prestación dentro del trabajo o por consecuencia de la prestación laboral.</p>		
<p><b>En su labor de abogado ¿Ha conocido de algún caso judicializado relacionado al accidente in itinere a nivel nacional? ¿Cómo fue resuelto?</b></p>	<p>No he conocido casos de accidente en el trabajo en el trayecto judicializado, pero sí he escuchado casos de trabajadores que les haya pasado pero nunca judicializados.</p>	<p>Realmente no pero sí ha escuchado de demandas en el poder judicial, algunos jueces que tengan un sentido amplio del criterio de jornada de trabajo podrían declarar fundadas estas demandas pero la mayoría por no salirse del sistema no lo harían. Se sigue teniendo la idea de que la forma de trabajo inicia desde que el trabajador marca en su</p>	<p>Como accidente <i>in itinere</i> no ha tenido la oportunidad de resolver un caso en concreto y no ha escuchado, pero sí ha escuchado de un accidente de un trabajador cuando se trasladaba al centro de labores, aunque determinar su causa parecía que no era viable pero si ha tenido oportunidad de resolver</p>	<p>Como accidente <i>in itinere</i> no ha escuchado de algún caso judicializado debido a que, no se encuentra reconocido por la ley como tal, consecuentemente no se puede emplazar judicialmente.</p>	<p>No he conocido de casos judicializados de accidentes en el trayecto como accidente laborales.</p>

		centro de labores y no la que debería ser, qué es que el trabajador inicia su jornada de trabajo desde que sale de su casa y se dirige a su centro de labores.	como accidente de trabajo los que ocurren dentro del centro de labores.		
<b>Habiendo ya conversado sobre la idea del accidente <i>in itinere</i> y su carencia en nuestra regulación ¿Cree usted, que la falta de regulación del accidente <i>in itinere</i> afecta el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?</b>	Considero que sí, ya que todo trabajador tiene derecho a la seguridad y salud en el trabajo, y al no regularse esta figura se quita protección a los trabajadores, protección que ha sido reconocida y dada a nivel internacional por diversos instrumentos internacionales como la OIT y la CAN.	Claro que afecta porque aquel trabajador que sufre un accidente dentro de ese desplazamiento a su centro de trabajo lastimosamente no va a tener una protección adecuada con respecto a que se va a considerar un accidente común y no como un accidente de trabajo que debería reconocer el marco y protegerlo.	No porque son realidades distintas en donde esta figura se encuentra legislada, sucede mucho en el caso de los cambios que tienen que dar y si quisiese regularse esta figura, tendría que cambiarse en varios sentidos de nuestra actualidad, uno de ellos sería la cultura del cumplimiento por parte del trabajador. Quizá más adelante podamos pensar diferente, pero este cambio normativo tendría que ir de la mano con un cambio cultural porque muchas veces fuimos desde el aspecto del	Considero que la no regulación del accidente <i>in itinere</i> en nuestro ordenamiento jurídico vulnera el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, ya que estaríamos negando protección al trabajador en contingencias que suceda en el trayecto, causándole muchas veces un perjuicio irreparable.	Claro definitivamente hay una posibilidad de desprotección y de enfrentar a un trabajador a asumir los costes, los gastos, la afectación propia de un accidente sin el respaldo de su empleador, pese a que se dirigía a cumplir con un compromiso que tenía, Sí claro el trabajador debe detener de toda todas las garantías para que su labor sea prestadas de manera adecuada y esas garantías implican seguridad con el enfoque de ustedes seguridad y salud y esa seguridad debo brindar desde que cambia el chip de papá o esposo abuelo y sale

			empleador pero no del trabajador.		de su casa para prestar sus servicios ya que se convierten en ese chip de trabajador.
<p><b>¿Considera prudente, tomar en cuenta los criterios sobre accidente <i>in itinere</i> en países extranjeros, para la configuración del accidente <i>in itinere</i> en nuestra legislación?</b></p>	<p>Estoy de acuerdo con el requisito Teleológico, Topográfico y Cronológico, sin embargo, sobre el requisito Mecánico discrepo debido a que en nuestro país, nuestra realidad nos complica poder determinar qué medio de transporte es riesgoso o no, necesitaría un aspecto estadística y en nuestro país no brillamos por el aspecto estadístico creyendo que ese punto si los suprimiría.</p>	<p>Sí me parece que sería muy interesante los requisitos establecidos pero como vuelvo a repetir no solamente debemos hacer un copia y pega cómo recoger estos requisitos que dice el derecho laboral español, sino mejorarlo y adecuarlo nuestra realidad que me parece que debería ser así, a través de una tesis o a través de círculos de estudios que debería permitir aplicarse en la relación laboral.</p>	<p>Tenerlo como referente siempre es bueno pero aplicarlo a rajatabla en nuestro país no, porque las realidades son diferentes, y la forma del trabajador, la formación del ciudadano, su educación es diferente. La diferencia en educación vial de países como Chile, España es totalmente diferentes como en el Perú.</p> <p>La realidad es diferente y por lo tanto aplicarla a nuestro país no puede hacerse en forma directa. En el caso hipotético que estemos ante una posibilidad de regular a esta nueva figura</p>	<p>Claro que sí, puesto que se tiene que delimitar ya que en nuestro país existe mucha informalidad no solamente en el sistema laboral sino también en el tema de transporte.</p>	<p>Les decía que hay trasplantes legislativo, existe hemos trasplantado Legislación Europea, Legislación Anglosajona de naturaleza civil siempre trasplantamos cosas trasplantamos, como la legislación de la región Colombia, Chile pero el éxito está en que si aplica a nuestra realidad es como una realidad en nuestra región de que los trabajador no todos tienen vehículos particulares y es verdad que todos los trabajadores tienen que movilizarse para su trabajo y que utilizan diversos medios públicos y privados de transporte, si en ciudades más desarrolladas hay transporte público,</p>

			<p>Considero que se debería ubicar en la ley que la regula porque hay una crítica que exista una sobreabundancia de leyes, una ley más no sino simplemente agregarla o complementarlo</p>		<p>metros y más en los hay que utilizar transporte, son realidades comunes y por lo tanto debería estar en nuestra regulación y si esa figura ha funcionado en otros lugares, lo importante sería delimitar los criterios, esas prácticas, la jurisprudencia extranjera nos puede plantear prácticas para no cometer los mismos errores que ellos.</p>
<p><b>¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar dichos accidentes que afectan al trabajador?</b></p>	<p>Claro que sí, con legislar sobre esta materia tendría que generarse un seguro a todo riesgo, y consecuentemente también una política preventiva respecto a la contingencia en el trayecto.</p>	<p>De incorporarse la contingencia <i>in itinere</i> en nuestra legislación vigente, debería establecerse políticas de prevención y para eso tendría que encargarse justamente las entidades de control en este caso como la SUNAFIL y el Ministerio de trabajo los cuales deberían exigir el cumplimiento pero lastimosamente no lo hacen</p>	<p>Independientemente de que lo contemple o no, el empleador tiene que contar con una política de prevención porque así lo dicta la ley.</p>	<p>Con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012 TR, el empleador al amparo de los recaudos de ley tendría que establecer políticas, por ejemplo el trabajador no se podría subir a algún medio que no sea formal u oficial, habrá que subirse en el corredor azul, metropolitano, tren subterráneo o eléctrico, en</p>	<p>En realidad no creo que sea tanto políticas porque es una realidad del peligro que se corre cuando se traslada de un lugar a otro, creo yo que deberíamos reforzar el tema mismo de los conocimientos básicos en cuanto al uso de transporte, el uso de señales de tránsito quizá podríamos reforzar eso el uso de la señalización,</p>

		no cumplen con su función de fiscalizar estos temas, porque muy poco les interesa muchas veces.		el caso de la Ciudad de Lima que sean medios de transporte oficiales porque si no, no habrá forma de controlar.	pero si quieren hacerse pues bienvenida sea.
<b>¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, permitirá que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?</b>	Con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> permitiría la creación de un seguro, pero debemos de tener en cuenta que en la actualidad las empresas pagan seguros complementarios de trabajo de riesgo por ser un efecto obligatorio ante un trabajo riesgoso. Cuando pagan este seguro sólo cubre 40% o 50% de su sueldo por el accidente de trabajo, y el cambio sería, de tener un seguro a todo riesgo un seguro completo y se de esta forma se generaría un cambio haciendo que el del empleador tenga que contratar un seguro sobre todos los riesgos y creo que debería ser así.	Al incorporarse el accidente <i>in itinere</i> como una contingencia de índole laboral, se consideraría el desplazamiento dentro de la jornada de trabajo, lo cual necesariamente el trabajador gozaría de un seguro con cobertura en salud e indemnización ante estas contingencias.	Al incorporarse esta nueva figura en nuestra legislación traería como consecuencia la implantación de un seguro con cobertura en salud e indemnización, a favor de todos los trabajadores afectados por este tipo de contingencias.	Sí, se incorpora al accidente <i>in itinere</i> en nuestra legislación vigente, podría ingresar dentro del anexo 5 de la de la ley de seguro complementario de trabajo de riesgo, y se tendría que considerar como un accidente de trabajo, consecuentemente se tendrá que modificar y agregar al SCTR.	Claro es lo que te decía antes, la existencia del seguro va ser vital, lo seguros de hoy en día, hay seguros retornables y si me están pagando un seguro porque me cobertura desde el momento que yo saldo de mi domicilio a mi centro de labores y viceversa, pues bienvenido sea, que pasa si yo no me accidente, y ese seguro es retornable, pues al cumplido un plazo podría regresar ese monto total a mi empleador y con eso él no ha perdido nada, sino todo lo contrario a ganado, debido a que protege a su trabajador cuando se desplaza en el trayecto pero a la misma vez recupera su

					plata después de un tiempo determinado.
<p><b>Finalmente,</b>  <b>¿Considera usted que la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?</b></p>	<p>La Constitución protege a la familia y tiene una protección completa. Se contemplaría este tipo de daños definitivamente abarcaría el derecho a la salud qué es un derecho constitucional que tiene una concepción mucho más amplia. Otro tipo de protección sería también el derecho a una vida saludable y todos aquellos derechos que están establecidos como derechos fundamentales, el enfoque que se le da si sería un enfoque de protección constitucional completo.</p>	<p>Claro porque se incorpora como parte del tema de seguridad y salud en el trabajo que es creada por ley, y que en este caso es que es una unidad que está representada por representantes de trabajadores y empleador y todos ellos tendrían que considerar.</p> <p>Finalmente esto se va a convertir en derecho derivado de la relación laboral y tiene que tener la protección de todos estos derechos, no solamente se protegería del derecho de seguridad y salud del trabajador, sino de todos los derechos que goza un trabajador con la relación laboral.</p>	<p>Si considera que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> se protegería el Derecho a la seguridad y salud de los trabajadores.</p>	<p>Claro que sí desde la salida de su casa hasta el regreso de controladores, en base al deber de prevención</p>	<p>Considero que es un derecho que todo trabajador goza y por lo tanto al regularse el accidente en el trayecto en nuestro ordenamiento jurídico como un accidente de trabajo brindaría protección al trabajador, y no olvidemos que lo que busca el derecho laboral es proteger al trabajador, su naturaleza tuitiva.</p>

PREGUNTAS	ENTREVISTADO N° 6 “REPRESENTANTE DE LA SUNAFIL EHM”	ENTREVISTADO N° 7 “REPRESENTANTE DEL SINDICATO CAR”	ENTREVISTADO N° 8 “REPRESENTANTE DEL SINDICATO MAT ”	ENTREVISTADO N° 9 “ABOGADO ESPECIALISTA EN LO LABORAL ACC”
<p><b>¿Qué debemos entender por el derecho a la seguridad y salud del trabajador?</b></p>	<p>La seguridad y salud en el trabajo involucra un conjunto de condiciones que debe presentar todo centro de trabajo o todo empleador debería cumplir con la finalidad de prevenir la seguridad y salud del trabajador en su puesto de trabajo desde esta óptica de la prevención más que nada lo que nosotros buscamos es que el empleador se adecue a las exigencias exigidas por la ley esto mediante un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.</p>	<p>El derecho a la seguridad y salud en el trabajo el trabajador es el derecho que tiene el trabajador en cuanto a la prevención como el tratamiento de los accidentes sobre todo de tomar las medidas inmediatas de la institución en la que estamos y no solamente es la salud física sino también su salud psicológica ahora está muy en boga los temas de la salud psicológica de vida conflictos laborales internos todo ese tratamiento desde la prevención de las medidas de seguridad y salud en el trabajo abarca ese tema es muy amplio En el tema de la salud No solamente se trata de salud física sino también de salud psicológica.</p>	<p>Existe una norma que establece que el empleador debe de brindar una serie de condiciones al trabajador para evitar cualquier tipo de situaciones de riesgo que vulnere o afecte su salud durante su jornada laboral toda la serie de aspectos que el empleador debería contemplar para justamente evitar una situación inesperada en el centro laboral.</p>	<p>Precisar, que es una garantía y derecho que le corresponde a todo trabajador con la finalidad de prevenir accidentes de trabajos desarrollados en el ámbito de su actividad profesional.</p>

<p><b>¿Cómo considera usted que dicho derecho ha evolucionado en nuestra legislación nacional?</b></p>	<p>A ver eso para mí sería una pregunta muy interesante yo tengo la administración pública de 26 años en materia especial trabajo y si estamos hablando en el momento que yo ingrese al sistema de inspección trabajo que fue 1994 nosotros haremos los únicos, que realizaban la fiscalización siendo nuestro sistema muy precario porque no teníamos una normativa en lo que era seguridad y salud en el trabajo y lo otro porque tampoco teníamos el personal capacitado en esta materia para poder recurrir en esta materia entonces lo mínimo que hacíamos en seguridad era mandar a un inspector en el trabajo y qué este verifique aspectos muy básicos respecto a la seguridad y salud en el trabajo como verificar que tengas baños para hombres y mujeres, que el ambiente sea seguro, encontrándonos con normas muy antiguas con las Industrial ya desde el 2005 es que salió la ley de seguridad y salud en el trabajo esto</p>	<p>Hoy en día se está implementando lo que sus sistemas de gestión de la calidad para utilizar los recursos, estos sistemas de gestión de la calidad No solamente se han se han creado en el tema la calidad sino también avanzado a sistemas de gestión ambiental y mucho más en sistema de seguridad salud en el trabajo Asimismo las empresas cada institución debe tener su comité en que implemente este sistema de gestión y salud en el trabajo y también que tenga su comité han elaborado su reglamentos esto ese de acuerdo entre empleador y trabajador luego tiene que elaborar el acto del reglamento el plan de trabajo y esto precisamente por los casos que se ha tenido incidencias y exceso de trabajo el empleador no solamente trabajo sino también abarca la prevención el tema de gestión de riesgos de un</p>	<p>Ha evolucionado favorablemente en el sentido de que hay una norma y que emplaza o exige a diversas instituciones que cumplan con implementar el comité de seguridad y salud en el trabajo, son los mismos trabajadores que constituyen este comité lo cual permitirá un mejor cumplimiento de estas políticas, pero aquí hay una brecha por el ejemplo en los regímenes privados el ente encargado de supervisar es SUNAFIL, mientras que en los regímenes privados los que supervisa es el Ministerio de trabajo, el cual no lo realizan encontrándose por ahí ese déficit, después todo bien con las políticas y el comité preventivo.</p>	<p>La evolución ha ido creciendo de manera progresiva, toda vez que a la fecha todo trabajar tiene más conocimientos de sus derechos y obligaciones y, dentro de sus derechos que le corresponde, exige al empleador las capacitaciones y herramientas necesarias para su actividad laboral. Hacer mención a la Ley N° 29783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) en el aspecto que regula la Seguridad y Salud en el Trabajo.</p>
--	---	--	---	--

	<p>permitió que los inspectores se capaciten y conforme va avanzando se crea la ley 29783 Ley de Seguridad y salud en el trabajo, ya con esta ley nos ha permitido complementar el trabajo y tener la especialidad de inspectores del trabajo, para lo cual considero que ha evolucionado favorablemente ya que ahora ya contamos con una normativa general.</p>	<p>trabajador con este negativo va a responder nada todo tiene que estar evaluado constantemente para el bien de la empresa</p>		
<p><b>¿En qué consiste el deber de prevención del empleador, mencionado por la Ley N° 29783?</b></p>	<p>La Ley ha ido evolucionando en el camino, se ha ido motivando con otros temas, entonces la posición antigua de los empleadores establecía que desde la puerta para adelante el trabajador se encontraba protegido por la empresa, pero desde la puerta para afuera, ya era responsabilidad del obrero.</p> <p>Por otro lado a mi criterio la prevención debe ir más allá del centro de trabajo, ya que el trabajador forma parte de la empresa como un sujeto integrante y no como un objeto productor de una ganancia, entonces lo razonable</p>	<p>El empleador tiene que garantizar esas condiciones de aspectos básicos para que nuestra seguridad y nuestra salud como ya te dije tanto la salud física y mental están protegidos porque nosotros tenemos un vínculo una relación con el empleador y esa es una responsabilidad nosotros somos los que los que prestamos el servicio para que el empleador se ve beneficiario y desde ese ámbito se tiene que cuidar como ya te dije anteriormente con respecto a la salud por ejemplo</p>	<p>Debemos entender por deber de prevención del empleador justamente el deber de prevenir, dar respuesta rápida a riesgos que se presentan en el trabajo, en el desarrollo de las funciones del trabajador esto mediante el comité de seguridad y salud en el trabajo para evitar que se afecte la salud, la vida de los trabajadores, por eso es de suma importancia que el empleador tenga un plan de prevención ya que está en la obligación de darle importancia y el apoyo logístico y económico que</p>	<p>El deber de prevención abarca en toda esfera del trabajador, esto es, durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo.</p>

	<p>sería que este deber de prevención también abarque fuera del centro de labores, siendo recomendable que la norma haga precisiones.</p>	<p>tener en cuenta los aspectos sociales y ambientales recomendados en las fichas del año 2001 y en cuanto los tenga psicológicos y psicosociales están relacionados con un buen ambiente de trabajo libre de accidentes con una con un ambiente adecuado sin contaminación ambientes que no sean cerrados ni tampoco yendo al frío calor asimismo los psicosociales trabajado estaba un poquito estresado necesitamos la prevención.</p>	<p>requieran los comités para reducir los peligros</p>	
<p><b>¿Usted considera que el deber de prevención por parte del empleador solamente abarca dentro del centro de trabajo o también debe abarcar fuera del centro de labores?</b></p>	<p>La cultura de prevención en nuestra región es muy complicada no tenemos la cultura que tiene por ejemplo un trabajador o un ciudadano de Europa, a la hora de tomar un vehículo, al momento de escoger las rutas para poder trasladarse, entonces a pesar de que no tenemos una cultura de prevención es hora de empezar formando es cultura por lo cual</p>	<p>En primer lugar el deber de prevención estén marcado en el ámbito laboral y posteriormente va a cubrir también el ámbito familiar del trabajador porque si tú cuidas a tu trabajador en el ámbito de su seguridad y salud y bienestar ese trabajador va a llegar a su casa no va a llegar este sábado va a tener mayor tiempo para su familia va a tener</p>	<p>Bueno si nosotros nos empapamos en el tema de la seguridad y salud en el trabajo se entiende desde el momento en que el empleado sale de su casa rumbo al trabajo ya desde ahí está contemplado el tema de la seguridad que tiene que existir en cualquier situación que fuera generar sé qué pone en peligro la salud, la seguridad, la integridad del trabajador pero más allá de lo que</p>	<p>Dentro la Ley de la materia los alcances corresponden al control, exposición y evaluación de las zonas de riesgos.</p>

	<p>considero que el principio de prevención debe abarcar no solo en la empresa, sino también fuera de la esfera del centro de labores en protección del trabajador.</p> <p>Debemos hacer que el trabajador se concientice y tome consciencia, acerca de la importancia de prevención, como utilizar los EPPS.</p>	<p>descanso de calidad con una salud óptima un bienestar psicológico y así producir armas en la empresa por eso que nuestro empleador cuida nosotros es que nos proteja tanto en la esfera del centro de hogares como también en casa no extendiendo impacto negativo en el trabajador.</p>	<p>pueda textualmente señalar las normas Por ejemplo yo tengo algunos eventos tengo muy buenas experiencias que se han compartido con nosotros en empresas privadas que ya tiene otra visión de lo que significa el trabajador y su productividad concatenado, enganchado esto con su nivel de satisfacción tanto laboral como personal como familiar entonces existen programas de la empresa privada lo maneja muy bien en el que el trabajador por ejemplo acude actividades de prevención de su salud programas para una buena alimentación por ejemplo estación saludable y que no solamente estoy marcando trabajadores y si no también tiene participación la familia porque finalmente en el son de la familia se tiene que modificar estos alimenticios entonces en la universidad nosotros planteamos la iniciativa de parte de las acciones de bienestar y el comité de seguridad y salud en el trabajo para organizar este tipo de eventos pero no tiene</p>	
--	---	---	--	--

			mucha trascendencia porque no hay apoyo por parte de las autoridades entonces solamente nos quedamos ahí en proyecto.	
<b>En la Exposición de Motivos de la Ley N° 29783, se menciona y reconoce que el Perú no suscribe Convenios importantes de la OIT como el N° 121 y mucho menos la Decisión N° 584 de la CAN, sin embargo, los utiliza como base para la referida ley; ¿Cree usted que no sería más congruente adoptar dicho convenio de la OIT y la decisión de la CAN?</b>	Considero que sería muy importante que nuestro país ratificara estos instrumentos internacionales, ya que se esa manera nos brindaría más armas para poder aplicar la cualidad tuitiva del derecho laboral, pero por otro lado debemos tener en cuenta también que, si no se suscriben dichos instrumentos es porque existe intereses económicos y políticos muy fuertes.	Para adoptar los instrumentos internacionales de la CAN y la OIT, hay que revisar con precisión los costos y beneficios de su adopción y por otro lado no debemos perder de vista que en nuestro país rige los intereses económicos y políticos que retardan la adopción porque consideran perjudicial para sus intereses.	Por supuesto han sido instrumentos considerados en exposición de motivos para que se puede dar esta ley que favorece al trabajador en el tema de seguridad lo lógico sería de que el Perú se suscribiré a dichos convenios internacionales, pero si no lo ha hecho considero yo que es por temas de influencia política, económica, de grandes grupos empresariales que al regularse esta figura se verían perjudicados económicamente.	Claro que sí, lo correcto sería adoptar los instrumentos internacionales, pero no debemos de perder de vista que si no se adoptan en nuestro país, es porque existes intereses económicos de las grandes empresas siendo esta nuestra triste realidad.
<b>¿Qué opinión le merece dicho concepto de accidente de trabajo?</b>	creo que los conceptos están bien siempre van a ser estudiados, analizados como concepto diría que diga que no habría que hacerle ninguna modificación al respecto para mí están bien, lo importante es aplicar lo que dispone la norma a fin de evitar que se produzca	Cuando hablamos de accidente de trabajo lo primero que se viene a la mente son aquellas lesiones físicas o psicológicas que sufre el trabajador a consecuencia de la labor que realiza.	Entendida como aquella contingencia que sufre el trabajador dentro de su centro de labores o fuera de este, pero cumpliendo sus órdenes.	Entendería al accidente de trabajo como aquel hecho repentino y no esperado por parte del trabajador, durante (e incluso) después de realizar sus labores cotidianas.

	accidentes en el trabajo, eso más que nada es importante porque como concepto lo podemos encontrar el reglamento de la Ley General de trabajo, sino también en muchas otras normas que también establecen los conceptos mínimos que pueda tener pero yo creo que no tanto como cambiar un concepto y ampliar al final el concepto es eso todos lo van a leer y van a sacar su propia concepción de accidente de trabajo.			
<b>¿Ha escuchado alguna vez de algún trabajador que haya sufrido accidentes mientras se dirigía a su trabajo, o retornaba de este a su hogar?</b>	Sí hemos tenido, hasta incluso hemos analizado, inclusive las veces que nos capacitamos nos dieron cantidad de accidentes en el trayecto, cuando están los trabajadores yendo del trabajo al centro de labores, mayormente se da en los mineros por sus concepciones especiales y otro tema acá en Chimbote podemos encontrar en Sider Perú. Tengo un ejemplo de una colega mía, que falleció jovencita cuando volvía de una mina y que dijo la	En mi vida diaria sí he sufrido lo que es un accidente en el trayecto ya que me estaba dirigiendo al trabajo y fui arrastrada por un delincuente dos cuerdas con la finalidad de robar mi cartera lo cual me causó lesiones en los en el cuerpo Totalmente ensangrentado.	Claro que si de dos compañeros de trabajo, que sufrieron un accidente uno cuando regresaba a su casa, que fue atropellado por un vehículo, valga aclarar este se desplazaba en una bicicleta y el otro caso de una compañera que cuando se dirigía de su casa al trabajo premunido de la apuranza de resbalo y se golpeó la columna produciéndole una incapacidad temporal, tratándose dichos accidentes como contingencias comunes.	Tengo conocimiento de compañeros que sufren accidentes en el trayecto al centro de labores, cuando se dirigen a bordo de su camioneta, bicicleta, hasta incluso yo he sufrido accidentes cuando me dirigía al trabajo, una vez se me cayó un bloque de cemento rompiéndome la cabeza, tuve que estar internado en el hospital.

	<p>empresa es un accidente común y no de trabajo, a mi criterio ella estaba retornando de cumplir un trabajo y retornaba en la camioneta, a mi criterio es accidente de trabajo.</p>			
<p><b>¿Conoce acerca de la figura del accidente <i>in itinere</i>?</b></p>	<p>Sí, es el accidente que sufre un trabajador en el trayecto, al dirigirse de su domicilio a su centro de labores, pero es importante remarcar que cada caso debe ser evaluado.</p>	<p>Se considera como accidente de trabajo, el suscitado en el desplazamiento del domicilio al centro de trabajo o regresa de su centro de labores a su domicilio.</p>	<p>Sí, mira tuvimos el caso de una compañera, te comento por ejemplo que en el año 2017 nosotros como es natural el sindicato siempre tiene algún tipo de problemas de enfrentamientos con la universidad pero en ese momento nosotros estábamos cuestionando teníamos un director de recursos humanos que tenía un chip muy diferente a lo que significa liderar una oficina como ésta de recursos humanos Entonces él había impuesto una política media vertical, él pensaba que era pues él capataz de la universidad andaba gritando, amenazando he incluso él se iba y se paraba en la puerta ordenando que se cierran la puerta y que, ya no se deje marcar a nadie su asistencia del ingreso al trabajo, cuando llegaban unos minutos tarde empezaron pues a ver muy estrictos</p>	<p>Se considera accidente <i>in itinere</i> al suscitado en el desplazamiento que hace el trabajador desde su domicilio a su centro de labores, con la intención de prestar sus servicios a cambio de una remuneración.</p>

			<p>con el tema los descuentos se generó toda una psicosis en los trabajadores en la gente llegaba corriéndose desesperados a marcar su asistencia por qué siempre se generan temas fortuitos que uno va hacia tu trabajo y es ahí cuando una compañera nuestra al bajar por las escaleras de su jardín premunido de la desesperación por la tardanza y por el terror que este impartía se cae y se golpea la columna, quedando mucho tiempo en silla de ruedas, ha demorado como 1 año para volver a caminar; cómo podemos ver ahí sucedió un accidente en el trayecto, pero como acá no se encuentra regulado se tomó como un accidente común.</p>	
<p><b>¿Considera que el accidente <i>in itinere</i> ocurre por ocasión del trabajo?</b></p>	<p>Puede ocurrir por ocasión del trabajo, por negligencia del trabajador o por negligencia del empleador.</p> <p>Cuando nos referimos al accidente en el trayecto ocurre por la voluntad de prestar sus servicios a favor del</p>	<p>Si hablamos de que ocurre en el tiempo cercano en que desempeñamos las tareas y si está en base al medio en que nos trasladamos, sí considero que está relacionado y fundamentado por la ocasión de</p>	<p>Claro que sí, podríamos hablar que el fundamentado de este traslado que trajo consigo la contingencia fue la ocasión de prestar el servicio por parte del trabajador a favor del empleador existiendo un nexo causal entre la ocasión de ir a</p>	<p>Para responder ello, se tendría que verificar o determinar si el trabajador ha interrumpido o modificado el trayecto por causas ajenas al trabajo, debido que rompería la causa y</p>

	empleador, siendo la ocasión del trabajo la que motiva a realizar el trayecto.	prestar sus servicios por parte del obrero a favor del empleador.	prestar sus servicios y los daños producidos.	consecuencia, o como muchos lo conocen, el nexo causal.
<b>En el desarrollo de su profesión ¿Ha conocido de algún caso judicializado relacionado al accidente in itinere a nivel nacional? ¿Cómo fue resuelto?</b>	Sí, tengo conocimiento de un caso judicializado de mi amiga que falleció cuando regresaba de su centro de labores y sufrió un accidente en el vehículo de la empresa, pero desconozco como fue resuelto.	No, tengo conocimiento de que se haya judicializado este tipo de accidentes debido a que no se encuentra regulados como tal.	Tengo conocimiento de accidentes en el trayecto sucedidos, más no judicializados, ya que como no se encuentra regulado es complicado demandar.	No tengo conocimiento de casos judicializados debido que no se encuentran regulado en nuestra legislación.
<b>Habiendo ya conversado sobre la idea del accidente in itinere y su carencia en nuestra regulación ¿Cree usted, que la falta de regulación del accidente in itinere afecta el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?</b>	Claro que si, en ese caso nos ponen a nosotros en compromiso de querer hacer bien su trabajo, para proteger al trabajador, pero particularmente considero que a falta de esta regulación se vulnera los derechos de salud y seguridad en el trabajo, ya que si un trabajador sufre un accidente en el trayecto se encuentra en total desamparo.	Claro que sí, afecta al derecho a la seguridad y salud de los trabajadores en este caso se debe promover la implementación De esta nueva figura ya que como tú lo mencionas existe que el Perú que muchos trabajadores se dirigen de su casa a su centro de labores y su y sufrir un accidente en estos casos se encuentran desamparados y quién ASUME la responsabilidad Pues nadie el trabajador se ve perjudicado se ve afectado en el esfera de su	Claro que sí, ya que frecuentemente se da este tipo de contingencias y lo único que asumimos, es como algo común, como que es algo que no tiene nada que ver con mi trabajo porque bueno la responsabilidad de mi empleador empieza cuando yo pongo un pie dentro de la oficina, dentro de la institución, entonces se ha dejado de lado, pero yo creo que sería verlo desde el punto más integral porque desde que el momento de que uno sale hacia el centro de trabajo ya está saliendo con una motivación que es el centro	Considero que no vulnera, debido que los derechos y obligaciones de un trabajador están protegidos por quien lo contrato durante la ejecución de sus actividades laborales, capacitándolo y brindándole los accesorios necesarios.

		derecho a la seguridad y salud en el trabajo.	de trabajo cumplir tus responsabilidades y en mi trabajo contribuye al cumplimiento de las metas y objetivos cuando hablamos de empresas privadas y en el caso de empresas públicas contribuye a que se cumpla su objetivo que esa situación se ha trazado concatenada con las políticas del estado entonces Obviamente que me interesa tiene que estar asegurada fue supervisada de nada desde el momento mismo de que yo pongo un pie fuera de mí para ir a cumplir mi jornada de labor entonces eso me parece a mí una visión mucho más integral y contribuiría a mejorar el tema de la seguridad o a una visión más integral de la protección al trabajador y estaríamos dando paso muy importante en velar por el derecho de los trabajadores y asegurar su derecho a la salud y seguridad.	
<b>¿Considera prudente, tomar en cuenta los</b>	Claro que sí, creo que definitivamente nosotros en muchos	Hay países como España que han señalado criterios como ya	Los criterios establecidos en países extranjeros son evidencias que a mi	Totalmente de acuerdo, debido que son criterios que

<p><b>critérios sobre accidente <i>in itinere</i> en países extranjeros, para la configuración del accidente <i>in itinere</i> en nuestra legislación?</b></p>	<p>casos tomamos el modelo español por ejemplo en el caso de la Ley de inspección trabajo se ha copiado al modelo español entonces en esa medida nosotros lo que buscamos es como lo desarrolla el derecho español al respecto para poder aplicarlo y delimitar como derecho comparado, esto nos serviría de base para su aplicación aquí en nuestra legislación laboral.</p>	<p>les explicó ya le especifique el criterio cronológico lógico topográfico y mecánico: Yo Considero que se debe delimitar no hacer un copia y pega debido a que existe en realidad es diferente pero en este caso que si tienes tenemos un modelo como estamos hablando en España debemos tener en cuenta todos sus previsiones esas bases para esas esos criterios para que nosotros podamos mejorarlo a que nuestro país y así de esa manera se ha incorporado en nuestro país cuando se benefició para nuestro trabajo.</p>	<p>parecer son muy interesante lo que tú señalas respecto a la legislación española desprendiendo aspectos que pueden evidenciar o pueden darte la garantía de que justamente se han cumplido los presupuestos para vernos inmerso dentro de esta figura jurídica por ejemplo en el horario próximo al centro de labores, la voluntad de ir al trabajo a prestar sus servicios, desplazarse en el medio de transporte idóneo y ordinario, y el desplazamiento por la vía ordinaria por donde el trabajador utiliza día a día para trasladarse.</p>	<p>nos ayudaran a definir el nexo causal del accidente, es más le añadiría el criterio de idoneidad, es decir, establecer si el trabajador ha utilizado los medios y recorridos usuales.</p>
<p><b>¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, el empleador tendría que establecer una política preventiva para evitar</b></p>	<p>Claro que sí, porque el principio de la previsión lo tenemos establecido como regla general en la ley, y al incorporarse la contingencia en el trayecto como una de índole laboral, pues tendría que ampliar su ámbito de aplicación de dicho principio, estableciendo políticas con la</p>	<p>Con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> el empleador tendrían que establecer políticas de prevención de las contingencias suscitadas en el trayecto, por otro lado las empresas tendrían que implementando los sistemas de</p>	<p>Claro que sí, es necesario e importante que se establezcan políticas que contribuya a la protección del trabajador, creo que sería un paso importante obviamente tendría la obligación de regular una serie de aspectos para asegurar la integridad del trabajador</p>	<p>Así como se establecen derechos y obligaciones en el desarrollo de la actividad laboral, tendría que considerarse cuidados necesarios antes y después del horario laboral, toda vez que la finalidad es</p>

<p><b>dichos accidentes que afectan al trabajador?</b></p>	<p>finalidad de reducir los riesgos a los que se encuentran afechos los trabajadores.</p>	<p>gestión de la calidad, y ser muy rigurosos a la hora de aplicarlo.</p>	<p>en este nuevo escenario que es el trayecto hacia centro de trabajo teniendo que implementar una serie de aspectos de mejoras para asegurar la salud y seguridad de los trabajadores y evitar este tipo de contingencias porque finalmente la prevención es mucho más económica que luego el tema de cubrir los gastos irrogado por el accidente llevando consigo a una indemnización</p>	<p>resguardar al trabajador y a la vez resguardar al empleador.</p>
<p><b>¿Cree usted, que con la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, permitirá que el trabajador goce de la cobertura de un seguro y posterior indemnización por accidente de trabajo?</b></p>	<p>Claro que sí, con la incorporación de esta nueva figura va a permitir que el trabajador goce de un seguro y posterior indemnización, lo que se busca es la protección total del trabajador y que puede implementarse un seguro para que responda ante contingencias suscitadas en el trayecto de esa manera amparamos el derecho a la salud y seguridad en el trabajo.</p>	<p>Con la incorporación de esta nueva figura jurídica se dará una protección más amplia al trabajador, trayendo consigo que se creen políticas de prevención como también que se establezcan seguros y posibles indemnizaciones a favor de los trabajadores afectados, brindando mayor seguridad para el trabajador. Por ejemplo nosotros que tuvimos hace años un caso de la muerte del asesor legal de la universidad. Entonces no nos hicieron reconocer una</p>	<p>Creo que sí, al incorporarse como una contingencia de índole laboral el accidente de trayecto en la norma brindará mayor protección y esa protección pasa por un seguro, y una indemnización. El empleador debe ampliar su misión y su alcance para protegerlos empezando a través de capacitaciones o tal vez el tema de poner a disposición en la medida de lo posible la movilidad para el transporte de personal reduciendo los riesgos a los que se ve inmerso el trabajador al trasladarse a su</p>	<p>Considero pertinente que con la incorporación de esta nueva figura jurídica se establezca un respaldo a favor del trabajador mediante un seguro e indemnización ante contingencias en el trayecto.</p>

		<p>indemnización, porque dijeron que si su abogado si viene trasladado a una ciudad para cumplir labores con documento por ejemplo este con documento al abogado tan para cantar con motivo laboral si se hubiese pagado indemnización pero como el abogado simplemente iba con asunto personal, no sería reconocido como tal.</p>	<p>centro de trabajo ahí estaría disminuyendo los peligros y también debería contratar seguros para que cubran este tipo de contingencias y de una indemnización para que puedas esto contribuir a su recuperación y pueda reincorporarse a su centro de trabajo.</p>	
<p><b>Finalmente, ¿Considera usted que la incorporación del accidente <i>in itinere</i> en el D.S. N° 005-2012-TR, como accidente laboral protegería el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores?</b></p>	<p>Considero que sí, porque sería diferente que se diga que esta figura no se da en el Perú, eso sería taparnos los ojos, soy consciente y doy fe que esta figura se da en nuestra realidad, es cosa diferente que no se encuentre regulada, siendo muchísimos los casos que nosotros no conocemos que no han denunciado de repente por ignorancia de la gente o de repente por haberse dado en situaciones muy alejadas, por ejemplo el año pasado nosotros tuvimos una llamada de un teléfono que llamo para ponernos en conocimiento que</p>	<p>Corporación del accidente en el trayecto como excelente trabajo protegería el derecho de los trabajadores sí Totalmente de acuerdo Totalmente de acuerdo con la nueva figura un gran reto para personas que implementan actividad en el ámbito de seguridad y salud en el trabajo ya que esto se asemeja a nuestra realidad con la problemática que tenemos hoy en día de la inseguridad que se vive en este país pienso que muy libremente podría agregar esta reloj problemática ese punto y</p>	<p>Por supuesto, yo creo que sería mucho más integral y sería de mayor alcance de protección hacia los trabajadores, es algo positivo porque las normas tienen perfeccionándose en el tiempo, mejorando para que le brinde una mayor protección en el tema de seguridad y salud las normas tiene que avanzar y como tú lo señaladas el experiencia de otros países nos deberían servir como referencia para ir mejorando en la legislación nacional y cumplir el carácter tuitivo del derecho laboral que es la protección al trabajador.</p>	<p>No, necesariamente a través del accidente <i>in itinere</i> se resguardaría el derecho a la seguridad y salud de los trabajadores, toda vez que existen mecanismos como capacitaciones, exposición de riesgos y constante preparación para el personal de trabajo que fomentara con ello una protección al derecho de seguridad y salud de los trabajadores.</p>

	<p>se había suscitado un accidente una camioneta se había chocado en una cantera provocándole la muerte de los ocupantes dando esa información nada más y nos cortaron, te soy sincera que nunca supimos dónde ocurrió el accidente inclusive llamamos a todas las municipalidades más cercanas nadie ninguno dijo Nada, ya el año pasado nos hemos enterado de que fue un compadre de nuestro compañero el que le había especificado que la compañía de la camioneta donde surgió el accidente que dejo como salgo cuatro personas fallecidas y que a pesar lo acontecido nadie había denunciada porque la empresa le regalo a todos canastas y pago a los familiares, y así es como cientos de personas por desconocimiento, ignorancia no realizan la denuncia correspondiente.</p>	<p>también es propicio para la fundamentación de su tesis Gracias de un proyecto en el camino al trabajo no lo sabemos si vamos a llegar con bien si el empleador los medios en el transporte o eliminamos el problema riesgo por accidente de tránsito y también de vida, robos a mano armada.</p>		
--	--	---	--	--

## Anexo N° 9. Oficio remitido a la Corte Superior de Justicia del Santa.



### “AÑO DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD”

Nuevo Chimbote, 29 de setiembre de 2020

#### OFICIO N° 0038-2020/PAD-UCV-CHIMBOTE

Señor:

**MG. JOSÉ MANZO VILLANUEVA.**

**PRESIDENTE DE CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DEL SANTA.**

Presente. -

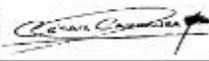
#### **ASUNTO: AUTORIZACIÓN PARA APLICAR ENCUESTA**

Es grato dirigirme a usted para hacerle extensivo nuestro saludo institucional y a la vez solicitarle brinde las facilidades necesarias a los estudiantes del XII ciclo del Programa Académico de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo Filial Chimbote **LOZANO RAFAILE FERNANDO ALBERTO** y **ROJAS HERRERA SEBASTIÁN NICOLÁS**, con la finalidad de que se les permita realizar una entrevista dirigida a los *Jueces de la Sala Laboral Permanente, Sala Laboral Transitoria, 5° Juzgado Especializado en Laboral, 6° Juzgado Especializado en Laboral, 8° Juzgado Especializado en Laboral y del Juzgado Civil Permanente de Casma*, de la institución que usted preside, dado que ello resulta de suma importancia en la investigación que realizan los estudiantes para su Tesis titulada: **"LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEGISLACIÓN LABORAL PERUANA"**.

Agradeciendo por anticipado la atención que le brinde a la presente.

Atentamente,



  
**César Alberto Carranza Álvarez**  
Coordinador del Programa Académico de Derecho  
Filial Chimbote