

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DERECHO



TESIS DE GRADO

**“NECESIDAD DE INCORPORAR EL ACCIDENTE
IN ITINERE A LA LEY GENERAL DE TRABAJO”**

TUTOR :

DR. HERNÁN M. CLAVEL SALAZAR

POSTULANTE:

FRANKLIN PRIMITIVO ARQUIPA CONDORI

LA PAZ — BOLIVIA

2004

Agradecimiento.

*Mi profundo agradecimiento al Dr. Hernán
Clavel Salazar que supo orientarme con su
valioso conocimiento.*

Dedicatoria

A Dios

Nuestro señor todo poderoso, por ser quien me motivo a escoger esta carrera, quien a lo largo de mis estudios me guió y exige de mí que obre siempre con lealtad y justicia

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRABAJO

1. ORÍGENES DEL TRABAJO

El trabajo tiene diferentes características según cada época histórica y las medidas jurídicas adoptadas en materia laboral ha ido evolucionando paulatinamente, también de acuerdo cada estadio histórico de que vivió la humanidad, de tal manera que las relaciones jurídicas de trabajo surgen y evolucionan.

1.1 El Incario

En el periodo del Incario existía un derecho consuetudinario, sujeta a disposiciones autocráticas del Inca, la Mita era el trabajo obligatorio que se le puede denominar también como natural, en esta etapa no existe el dinero y tampoco el salario, es un sistema colectivista, el trabajo de la comunidad y Ayllus era de tipo familiar comunitario con un sentido de cooperación bajo la “minga o la ley de hermandad” mediante la ayuda a los huérfanos, ancianos, viudas, e impedidos. El trabajo en este periodo fue agrícola y artesanal, había días feriados y festividades religiosas determinadas por el Inca.

Se aseguraba la subsistencia mediante almacenes del Estado, para las necesidades públicas y épocas críticas; el Inca era la encarnación de la divinidad, el Inca se hacía adorar como hijo del sol, la Ley era su

Con la presente investigación se podrá evidenciar que éste tipo de siniestros en nuestro país también va en aumento, consecuencia del crecimiento demográfico y el progreso paulatino de nuestras ciudades, de manera que se hace necesario una norma expresa sobre el tema mejorando de ésta manera la administración de justicia en beneficio especialmente de toda la clase trabajadora.

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

Ha medida que se desarrolla la sociedad , se incrementan los riesgos o surgen situaciones nuevas , de ésta gravedad nos damos cuenta cuando ha pasado cierto tiempo , tal es el caso de los accidentes “In itinere” que van incrementándose día a día por diversos factores, como las distancias cada vez mayores para llegar a los lugares de trabajo , la alta movilidad de los empleados cotidianamente (muchas personas trabajan sólo horas pero en distintos lugares), el aumento del tráfico vehicular en nuestras ciudades, etc. hacen que éste instituto cobre mayor importancia en la actualidad en nuestro país , de ahí que se hace necesaria la existencia de una norma expresa y clara en la Ley General del Trabajo , tomando en cuenta las recomendaciones de los distintos Convenios de la Organización Internacional del Trabajo, del cual Bolivia forma parte de éste organismo internacional.

| | |
|---|-----|
| 4. CAUSAS DEL ACCIDENTE IN ITINERE. ----- | -60 |
| 5. ACCIDENTE EN MISIÓN ----- | 61 |

CAPÍTULO V
LEGISLACIÓN COMPARADA

| | |
|---|----|
| 1. LEGISLACIÓN FRANCESA ----- | 63 |
| 2. LEGISLACIÓN ESPAÑOLA ----- | 64 |
| 2.1 Los accidentes in itinere en España durante el periodo 1996 – 1999 ----- | 65 |
| 2.2 Comparación total de accidente en el periodo comprendido entre 1996 – 1999 en España ----- | 66 |
| 2.3 Los accidentes in itinere en España durante el año 2000 ----- | 66 |
| 2.4 Trabajadores fallecidos por causa de accidente in itinere ----- | 67 |
| 3. LEGISLACIÓN ARGENTINA ----- | 68 |
| 3.1 El accidente in itinere en Argentina ----- | 69 |
| 4. OTRAS LEGISLACIONES ----- | 70 |

CAPITULO VI
JERARQUÍA DE LAS LEYES

| | |
|--|----|
| 1. LA PIRÁMIDE DE Kelsen ----- | 71 |
| 1.1 Constitución Política del Estado ----- | 72 |
| 1.2 Ley ----- | 73 |
| 1.3 Decreto ----- | 73 |
| 1.4 Ordenanza ----- | 73 |
| 2. EL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEY GENERAL DEL TRABAJO BOLIVIANA ----- | 74 |
| 2.1 Problemas que trae la falta de previsión del accidente In Itinere en la Ley General del Trabajo ----- | 75 |
| 3. ASPECTOS A TOMARSE EN CUENTA EN LA ELABORACIÓN DE LA NORMA SOBRE EL ACCIDENTE IN ITINERE ----- | 77 |

| | | |
|--|-------|-----|
| 5. PRINCIPIO DE LA RESPONSABILIDAD DEL PATRONO | ----- | -27 |
|--|-------|-----|

CAPITULO III

ACCIDENTES DEL TRABAJO

| | | |
|---|-------|-----|
| 1. CONSIDERACIONES GENERALES DE ACCIDENTE DEL TRABAJO | ----- | -28 |
| 2. ACCIDENTE DEL TRABAJO | ----- | -31 |
| 2.1 Accidente de trabajo según O.I.T. | ----- | -34 |
| 3. DEFINICIÓN DE ACCIDENTE DEL TRABAJO EN LA LEGISLACIÓN BOLIVIANA | ----- | -39 |
| 3.1 Accidente del trabajo en la Ley General Del Trabajo | ----- | -42 |
| 4. AUSENCIA DE UNIFORMIDAD EN LA DEFINICIÓN DE ACCIDENTE DEL TRABAJO | ----- | -43 |
| 5. ANÁLISIS DEL ACCIDENTE IN ITINERE DENTRO DE LA LEGISLACIÓN BOLIVIANA | ----- | -34 |
| 6. REQUISITOS ESENCIALES DE ACCIDENTE DEL TRABAJO | ----- | -45 |
| 6.1 Lesión corporal | ----- | 45 |
| 6.2 Conexión trabajo – lesión (Relación de causalidad) | ----- | -46 |
| 6.3 Trabajo subordinado o por cuenta ajena | ----- | -48 |
| 6.4 La acción súbita y violenta de una causa exterior | ----- | 48 |

CAPITULO IV

EL ACCIDENTE IN ITINERE

| | | |
|--|-------|-----|
| 1. CONCEPTUALIZACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE. | ----- | -49 |
| 2. JURISPRUDENCIA COMPARADA A CERCA DEL ACCIDENTE IN ITINERE | ----- | -53 |
| 3. CASUÍSTICA | ----- | -56 |
| 3.1 Ejemplos ilustrativos | ----- | -57 |

INDICE

Pags.

INTRODUCCIÓN **JUSTIFICACIÓN DEL TEMA**

CAPÍTULO I **ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRABAJO**

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 1. ORIGENES DEL TRABAJO ----- | -1 |
| 1.1 El Incario -- ----- | 1 |
| 1.2 La Colonia ----- | 2 |
| 1.3 La República ----- | 5 |
| 2. SISTEMAS DEL TRABAJO ----- | 5 |
| 2.1 Esclavitud --- ----- | -6 |
| 2.2 La servidumbre ----- | 7 |
| 2.3 El corporativismo ----- | -8 |

CAPÍTULO II **EVOLUCIÓN DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO**

| | |
|--|------------|
| 1. ANTECEDENTES ----- | 10 |
| 2. LOS RIESGOS DEL TRABAJO ----- | -19 |
| 3. EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO. ----- | 21 |
| 4. POSICIONES DOCTRINALES RESPECTO LOS RIESGOS DEL TRABAJO. ----- | -23 |
| 4.1 Teoría de la Culpa Aquiliana ----- | -23 |
| 4.2 Teoría Asistencial ----- | 24 |
| 4.3 Teoría de la Culpa Contractual ----- | -24 |
| 4.4 Teoría del Riesgo de la Autoridad ----- | -25 |
| 4.5 Teoría del Riesgo Profesional ----- | 25 |
| 4.6 Teoría del Riesgo Social ----- | -26 |

voluntad, que era la voluntad divina, pero como los emperadores gobernaban sabiamente, respetando las costumbres establecidas y haciéndolas respetar, conciliaban el principio de autoridad con el interés público. Las innovaciones se producían solamente cuando así lo exigía la política de unificación, necesaria par el mantenimiento del imperio. El Incario se fundamentó en los principios de: AMA SUA, AMA LLULLA Y AMA KELLA.

1.2 La Colonia

Esta etapa se caracterizó por la conquista hispánica y su posterior colonización, fue un periodo de esclavismo y feudalismo, desde el punto de vista jurídico comienza a florecer un derecho escrito que salvaguarda los intereses del Estado conquistados, instituyéndose la Mita y la Encomienda.

“La Mita era una forma de servicios en las minas con largas y agotadoras jornadas de trabajo sin remuneración y mala alimentación, en esta etapa el Indio era considerado como una bestia de trabajo, se dice que se pagaba más por una mula que por un Indio”(1). La economía era la institución sacerdotal de la religión y el idioma a los Indios.

La colonia fue explotadora y avasalló los primitivos derechos del Indio, se convirtió al Indio en un esclavo en las minas y un siervo en los fundos, se

(1) Ob. Cit. Jiménez Raúl; pág. 89

destruyó su cultura y se impuso una nueva, de ahí nace el fenómeno de la transculturación.

La abundancia y la dispersión de Cédulas, Cartas Reales, Bulas Papeles, fueron recopiladas en la Ley de Indias que contenía 6.000 disposiciones. En el Libro VI se legisló sobre los salarios, descansos, atención sanitaria, seguridad de los trabajadores, protección de mujeres y menores, etc., disposiciones que solamente fueron una enumeración que no se cumplía, por el contrario el trato hacia el Indio fue frutal, uno de los que defendió a los Indios de los embates españoles fue Fray Bartolomé de las Casa. El Virrey del Perú Francisco Toledo fue el que organizó la institución de la Mita, ésta es conocida por su carácter de servidumbre y explotación.

En aquel entonces se legisló solamente para el trabajo de fábricas y fotificación, la jornada máxima de trabajo era de 8 horas, la Ley VI del Titulo VI del Libro III, también consideró a un horario móvil según las estaciones, estas disposiciones delinearon un verdadero Código de Trabajo que para su época fue sorprendente por sus alcances, pero su eficacia teórica distó mucho de su éxito práctico.

El fuero Juzgo, llamado también “Liber Judiciorum”, “Libro de los Jueces”, “Codex wisigothorum”; uno de los cuerpos de leyes más famoso dictado desde la caída del Imperio Romano de occidente y de aplicación Común a godos y hispanoromanos afirman que fue promulgado por el concilio IV de Toledo, es uno de los más dignos de atención por los urisconsultos, tanto por la naturaleza de sus leyes como por la conexión

esencial que tienen ésta con la Constitución Política, Civil, Laboral y Criminal.

Es necesario hacer referencia al Yanaconazgo o yanaconaje, que es una Institución que tuvo vigencia durante la época de la denominación española en América, formando una casta especial. El yanacona debía trabajar todo el año en provecho del encomendero y éste tenía la obligación de proveer a sus necesidades elementales de manutención, alojamiento y vestido, así como la adoctrinación a los indios en la fe Católica y prestarles la debida asistencia en caso de enfermedad, invalidez o vejez. Según afirma Tomás Diego Bernard, era una Institución típica del Llamado servicio personal de los indios, mediante la cual los indios vagos, sin cacique o curaca que los gobernase, eran repartidos para siempre a favor de los españoles para sus casas y chacras, como adscritos a sus posesiones.

Los yanaconas prestaban su fuerza de trabajo en las chacras agrícolas, cocalas de valle, las minas, obrajes y variedad de menesteres domésticos en casa de los españoles. Era una relación de trabajo gratuita del yanacona y su familia en las haciendas agrícolas: *“Sin libertad de salir ni de trabajar por su cuenta, siendo transferidos a terceros poseedores, junto con la propiedad de la misma manera que si fuesen semovientes del terreno”*.⁽¹⁾ Fue una organización social semejante al régimen del colonato romano que perduró hasta mediados del presente siglo, plena época republicana. Por su parte los yanaconas

(1) Ob. Cit. Jiménez Raúl, pág. 142

no tenían más obligaciones que la de trabajar primero las tierras de su patrón y debían pagar como tributo desde los 18 años un peso ensayado, por último se puede afirmar que el Yanaconazgo fue la institución que arraigó más fuertemente durante la época colonial, llegando hasta nuestros días en sus diversas formas y manifestaciones habiendo sido el pongueaje, la lacra social más tremenda.

1.3 La República

La independencia no marcó una gran diferencia en el trabajo, el indio continuaba siendo el centro de la explotación y miseria, el beneficio del cambio social fue para el criollo, la esclavitud y todo el tipo de servidumbre había sido abolida por la Constitución aprobada por Simón Bolívar, dichos preceptos fueron simplemente un enunciado y años más tarde el Mariscal Andrés de Santa Cruz vuelve a instaurar mediante un Decreto tres instituciones de servidumbre conocidas como: La Mitani, el Pongo y el Mulero.

En materia de Legislación Civil y otras, Bolivia tuvo la influencia de otras legislaciones como la Roma y los Código Napoleónicos, que solamente reglamentaban los derechos civiles.

2. SISTEMAS DE TRABAJO

Desde que la especie humana surgió sobre la tierra y habiendo nacido simultáneamente la sociedad, la producción fue colectiva, en esta etapa

se requería de cooperación de muchas personas en una misma obra, el problema que sobreviene es como obligar a esas personas a cooperar armónicamente en un solo proceso productivo. De ahí nacen los sistemas de trabajo, que son los modos como los hombres cooperan en la producción de medios de vida y subsistencia. A través de la Historia los sistemas de trabajo han sido los siguientes:

2.1. La esclavitud

Es una institución jurídica perteneciente a ordenamientos ya superados que coloca al hombre en situación de cosa, en cuanto le niega la personalidad jurídica y lo considera susceptible de apropiación.

La etapa primitiva se caracterizó por que la producción era doméstica, cuando cada grupo social, contando con escasas necesidades, tenía en sus miembros, las personas suficientes, provistas de fuerza física e intelectual y de instrumentos también suficientes, para producir lo necesario a su pequeña economía. Pero cuando crecieron las sociedades, surgió la división del trabajo según las aptitudes de cada cual; la producción familiar es escasa frente a la gran cantidad de demanda de bienes.

Data de aquella época el antecedente más remoto del contrato de trabajo ya que el esclavista alquilaba a sus esclavos como instrumento de trabajo y recibía los salarios que ellos generaban.

El trabajo era considerado denigrante para los hombre libres, que en su mayoría se dedicaban al norte de la guerra, de las cuales los prisioneros eran rebajados a la condición de esclavos, éste modo de producción caracteriza a la edad antigua.

Se usó el poder político de la sociedad, para que los hombres por la fuerza y su bajo amenaza de castigo como flagelación, tortura y muerte del que se resiste a trabajar, no existe ninguna recompensa.

2.2. La servidumbre

En la Edad Media desapareció la esclavitud, pero fue reemplazada en los comienzos de esta etapa por la servidumbre. Toda la economía medieval es agraria, por lo tanto se dedican a la producción agrícola, en esta etapa tampoco existe la maquinaria, por lo que el trabajo es manual y por la fuerza.

El siervo era un ser semi- libre, sin embargo estaba obligado al trabajo de la tierra y se adhiere a ella como un animal de labranza, el siervo recibe del señor feudal una pequeña parcela para su cultivo, cría sus animales y construye su cabaña, pero debe pagar tributos, es su obligación también prestar servicios personales y trabajar la tierra gratuitamente, de algo de las cosechas podía disponer el siervo para él y su familia. En suma, el siervo era casi propiedad del señor de la tierra.

El Corporativismo

En esta época con el surgimiento del trabajo gremial, las corporaciones agrupan a artesanos del mismo oficio, en sus comienzos es enteramente fraternal, es decir, que el jefe del taller llamado maestro convive fraternalmente con sus colaboradores llamados estos oficiales y aprendices.

El Trabajo servil típicamente en el feudalismo no engloba a la totalidad de la población hubo gente que se dedicó al trabajo artesanal en la ciudad o brotes de ellas.

Los maestros dueños de los talleres y los instrumentos de producción eran reconocidos en la categoría de profesionales quienes trabajaban por cuenta propia y eran a la vez patrono de los demás, los oficiales que eran los verdaderos obreros eran quienes trabajaban por cuenta ajena celebrando con el maestro, percibían un salario.

Los oficios artesanos aparecen cuando ya está bien adelantada la Edad Media, se practica en las ciudades y villas, donde los burgueses han conseguido organizar su propia existencia, aunque siempre sometidos al señor feudal de la región, el trabajo artesanal se practica en los talleres y los artesanos se agrupan en gremios y corporaciones. Allí se combina la obediencia obligatoria con la obediencia recompensada. Los aprendices están obligados a trabajar forzosamente bajo los mandatos del maestro de talleres, hasta aprender el oficio; solamente cuando han logrado

"ACCIDENTE IN ITINERE"

elevarse a compañeros gozan de salarios, pero deben obediencia ciega al maestro.

CAPÍTULO II

EVOLUCIÓN DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO

1. ANTECEDENTES

Los riesgos, los accidentes, las lesiones y las enfermedades nacen con el trabajo mismo, pero los riesgos han seguido varias etapas de permanentes cambios como consecuencia de una constante evolución, desde la antigüedad hasta nuestros días.

En Babilonia y en Asiria-Caldea, llegaban a considerar al trabajo manual como un acto indigno entre las clases nobles gobernantes y privilegiados, y en aquellas ciudades los trabajos manuales eran realizados por esclavos reclutados en otros pueblos y aldeas aledañas en especial en aquellos vencidos cuyos jóvenes guerreros sometidos, eran trasladados por los vencedores para trabajar como esclavos, vendidos al mejor postor para el desempeño incluso de tareas domésticas. Todo ello ya ocurría hace más de dos mil años antes de Cristo; civilizaciones posteriores como la Griega y después los Romanos ya hace más de quinientos años antes de la era cristiana practicaron la esclavitud y el cautiverio de otros pueblos sometiéndolos a toda clase de trabajos manuales y domésticos.

Roma en la antigüedad fue quién comenzó a aplicar el derecho común para dar solución a las controversias debido a las lesiones de trabajadores” (esclavos), votándose en el año 286 antes de Cristo la

Ley Aquilea que regulaba el resarcimiento del daño causado a otro, esos daños estaban sujetos a indemnización tanto en robos, fractura como en los casos de incendio o deterioro por cualquier causa.

“Para los casos de muerte del esclavo o animal, el autor debía pagar el mayor valor que el objeto hubiere alcanzado dentro el último año anterior al delito” (1)

Algunos pueblos bárbaros se inspiraron en el derecho romano y la **Ley Aquilea** para dictar ciertas normas protectoras en favor de otros grupos humanos sometidos a la esclavitud.

Es en aquellas épocas de las antiguas civilizaciones, en que encontramos que la comunidad primitiva fue reemplazada por una sociedad que se divide en estamentos; donde a la par del desenvolvimiento de la propiedad privada surge la diferencia entre el trabajo de ejecución y el trabajo de dirección, originando una importante segmentación de los grupos humanos en torno al trabajo, es por eso que algunas normas con finalidades idénticas a las del Derecho del Trabajo existieron con mucha anterioridad inspiradas en la Ley Aquilea.

A partir de la época del Imperio Romano es que viene a presentarse una diferenciación en el trabajo, del campo y la ciudad, la de los oficios y la complejidad creciente de la división técnica laboral; fueron todos estos factores que determinaron que se hiciera necesaria una reglamentación

(1) Ob. Cit. Olmos, pág. 239

que en ese entonces fue muy escasa porque en la época esclavista el trabajo estaba regulado por la voluntad del amo y señor

*“En la antigüedad pagana estando las tareas manuales a cargo principalmente de los esclavos, la incapacidad laboral implicaba, solo un **daño patrimonial** que debía ser soportado por el dueño del esclavo, actuación similar a lo que ocurre ahora con la suerte de un animal o del desgaste de una máquina” (1)*

Es por ello que los romanos aprobaron la Ley Aquilea que rigió en el imperio por varios siglos para regular las relaciones de trabajo.

Luego en la época medieval, con la expansión del cristianismo y sus normas de dignificación moral del trabajo se establecieron algunas otras reglamentaciones como los “Estatutos” que contenían normas para proteger a los aprendices.

Durante la Edad Media fue que se formaron las Cofradías de carácter religioso que eran una especie de socorros mutuos, las que se encargaban de auxiliar a los obreros y artesanos ante las enfermedades, los infortunios o la muerte, otorgándoseles así socorros por accidentes, invalidez y vejez en favor del trabajador.

Siguiendo el pensamiento de Olmos que expresaba refiriéndose a esa época, decía lo siguiente:

(1) Ob. Cit. Olmos; pág. 239

“En el régimen corporativo o gremial que se caracterizaba por un sentimiento humanitario... cuando un miembro de la organización sufría alguna contingencia, recibía una asistencia y una ayuda pecuniaria ya sea de los fondos del gremio o por las aportaciones de carácter mutualista, esto se hacía extensivo a los gastos funerales en caso de fallecimiento”⁽¹⁾

Ya que era el gremio el que otorgaba éstas ayudas y ciertos derechos constituyéndose en una muestra típica de derecho social, porque el Estado no otorgaba ninguna protección para el caso de siniestros, por ello en el sistema corporativo existía una obligación de carácter moral más que jurídico entre el “maestro” y sus “cooperadores”.

El año 1860 en España el Rey Carlos II, fue quién puso en vigencia una verdadera codificación de leyes que se denominaron “**Las Leyes de Indias**”, que es toda una legislación avanzada para su época dictada por la Corona Española para el gobierno de sus Colonias, constituían numerosas prescripciones que se proponían otorgar cierta protección a los indios que trabajaban en la encomienda y en las minas, ésta legislación que duró casi dos siglos estuvo caracterizada por un profundo sentimiento humanitario, religioso y ético de protección, defensa del indio, con hondo sentido de justicia social y normas de previsión social en lo que se refieren a los riesgos o infortunios del trabajo.

Las Leyes de Indias contenían normas de protección para regular las situaciones como las que se detallan:

“Los indios que se accidentaban en el trabajo debían recibir la mitad de un jornal hasta su total curación. En caso de enfermedad, a los indios

⁽¹⁾ Ob. Cit. Olmos; pág. 240

que trabajasen en los obrajes se les concedía una percepción íntegra de un salario hasta el importe de un mes.

Para su curación los indios podían hacerse atender en hospitales sostenidos por subvenciones y cotizaciones de los patronos.

- *Durante la enfermedad disponían de descansos pagados hasta su total restablecimiento.*
- *En caso de muerte del indio el patrono estaba obligado a costear su entierro.*
- *El trabajo en lugares insalubres a título voluntario ni obligatorio estaba prohibido por los peligros y enfermedades que ocasionaba”⁽¹⁾*

Sobre éste conjunto de leyes, José Enrique Marc en su obra señala:

Este otro monumento jurídico español, sin parangón posible en la obra colonizadora de país alguno, consta de nueve libros y comprende toda una legislación peculiar dictada para el gobierno de los territorios de ultramar, en estas leyes se destaca un profundo espíritu religioso, una preocupación vehemente y sincera por proteger a los indígenas, una visión genial sobre población y cultura del Nuevo Mundo descubierto y un nobilísimo propósito humanitario que las convierte en vanguardia de la legislación laboral incluso”⁽²⁾

toda esta intencionalidad del legislador español de esa época se queda en el “papel”, la realidad en que vivía el “indio” junto a los negros traídos del África era desgarradora, motivados por el afán de enriquecimiento de los conquistadores.

¹b. Cit. Olmos: pag. 240

²Marc, José Enrique “Los Riesgos del Trabajo” Ed. Depalma Bs. As. 1978: pág. 4

Sobre el mismo aspecto Rafael Caldera dice:

“Que la vigencia del derecho social en la América Española, se anticipó en siglos a la de los países industriales de Europa”⁽¹⁾

Pero las Leyes Indias que como ya dijimos, constituyeron todo un compendio de leyes protectoras de España en la América Española quedaron **sin** aplicación, por dos aspectos:

- 1) Porque no se pudieron poner en ejecución, resultaba muy difícil que dichas normas sean respetadas por las propias autoridades españolas
- 2) Porque los abusos y tratos inhumanos efectuados por los patrones en contra de los indios imperaban ya en los tiempos de la colonia.

Los grandes y nuevos descubrimientos de tierras, la expansión de las vías de comunicación y de los centros de comercio, unidas a la formación de nuevos núcleos poblados, corrientes económicas, los grandes movimientos migratorios y desplazamientos humanos a los nuevos territorios, cambiaron el escenario de toda la humanidad.

Es en ésta época inicial en que el trabajador gremial de la Edad Media va transformándose en el trabajador fabril, que primero surge en las

¹ Caldera Rafael “Derecho de Trabajo” Tomo I Ed. Ateneo Bs. As. Argentina 1969., Pág. 8.

manufacturas de la Edad Media y luego en la Edad Moderna sucesivamente.

El sistema familiar y paternalista de los Gremios y las relaciones del maestro con sus oficiales en cierto modo están suavizadas y son directas, surgiendo también en ésta etapa los “asalariados”, todo éste período corresponde a los siglos XVI, XVII y XVIII; Mario Olmos al respecto señala:

“Con la Revolución Industrial, lejos de concretarse principios e instituciones de protección para los trabajadores, éste período se caracterizó por la máxima pauperación de los asalariados”⁽¹⁾

Con relación al mismo tema Pastorino Fernández, refiriéndose al papel del Estado y a su proceder en aquella época, expresa:

“El Estado absteniéndose de intervenir en las relaciones laborales y el trabajador sometido a la ley de la oferta y la demanda, el trabajador accidentado, prematuramente envejecido, debía valerse de sí mismo, dada la exigüidad de su salario o debía recurrir a la caridad frente a los infortunios del trabajo”⁽²⁾

La aparición de las grandes concentraciones industriales y del maquinismo hicieron que aumentaran en forma progresiva los riesgos del trabajo. De las estadísticas realizadas tanto en Francia como en Inglaterra surgió el más elocuente argumento en favor de la dictación de un sistema de previsión y protección, fue entonces que, se dictaron una serie de normas precaucionales contra los riesgos provenientes del uso

¹ Ob. Cit. Olmos, Pág. 241.

² Fernández Pastorino “Infortunios del Trabajo”; Editorial Talleres Gráficos, Bs. As. 1969, Pág. 39.

de motores, engranajes, poleas, cuchillas, etc.

En éste período histórico, que se caracterizó por el resarcimiento del daño sufrido por el trabajador, se regía por el Código Civil Napoleónico inspirado en la doctrina clásica de la culpa aquiliana heredada del derecho Romano, en lo relativo a los riesgos del trabajo, no legislaba nada acerca de la responsabilidad del patrono, tampoco existían normas de protección en favor de los obreros que trabajaban en las primeras fábricas. Los códigos civiles de la mayoría de los países basaban sus disposiciones en el Código de Napoleón, otorgando preeminencia a la voluntad de las partes contratantes.

A fines del siglo XVII y a principios del siglo XVIII fue que empezó la expansión de la industria manufacturera y aparejada a ella aparece en el campo social un nuevo sujeto: **el proletariado**, integrado por una generalidad de personas que consiguen los medios de subsistencia únicamente mediante el salario abonado por el patrono o empleador al que corresponde ofrecerles la posibilidad de trabajo mediante un contrato.

Sobre el particular J.E: Marc, dice:

“La noción civilista fue prontamente considerada como insuficiente para evaluar la responsabilidad del empleador. De allí la aparición y desarrollo de una serie de doctrinas que buscaron en otras fuentes su razón de ser y su justificación”⁽¹⁾

El patrono o empresario se presenta a menudo como un monopolista que fija a su arbitrio la condición de trabajo y la medida del salario; al mismo tiempo que la competencia entre los trabajadores que buscan empleo es acentuada debido a la explotación con frecuencia inhumana del mismo, del trabajo de los menores, de las mujeres, y el sub-empleo que caracteriza la economía capitalista. Con la aparición del maquinismo se incrementaron también los riesgos del trabajo y por la falta de previsiones aumentaron los accidentes graves y mortales, multiplicándose las enfermedades profesionales que le incapacitaban o causaban la muerte del trabajador.

Es también, en éste período, que se produjo una evolución teórico doctrinal apoyada por pensadores y

Juristas de ese tiempo la que fue recogida por la legislación, teniendo en cuenta el principio de causalidad y sus posteriores consecuencias.

“La peligrosidad de la actividad del trabajo fue factor determinante para una nueva legislación que proteja al trabajador, estableciendo ciertos límites por un máximo indemnizatorio en lo relativo al quantum como un acierto” señala Devalli.⁽¹⁾

En la actualidad la reparación de los riesgos del trabajo del que forma parte el moderno derecho de trabajo está dirigiéndose hacia el campo de la Seguridad Social.

Deveali L. Mario: “Evolución y Fundamento de la Responsabilidad del Patrono”; Ed. Tipográfica; 1941 Tomo , Pág. 105.

2. LOS RIESGOS DEL TRABAJO

Revisando la documentación bibliográfica se evidencia que cada tratadista entendida en el tema tiene su propio concepto de los riesgos del trabajo, en su mayoría coincidentes, de los cuáles reflejamos los más importantes

Al respecto el tratadista J:E: Marc, dice:

“Debe entenderse por riesgos de trabajo a toda contingencia o proximidad al daño o peligro en que puedan caer los trabajadores, algunos de los cuáles son comunes a todo ser humano por su condición de tal, pero que adquieren mayor relevancia económica, jurídica y social, cuando el sujeto es precisamente un trabajador”⁽¹⁾

Por su parte el tratadista Santiago Rubinstein tiene el siguiente concepto cuando dice:

“Riesgos de trabajo son los acontecimientos o contingencias que pueden aproximar un daño o peligro a sus trabajadores. El infortunio es la concreción del riesgo, o sea, cuando se produce el hecho”⁽²⁾

La primera parte de la versión precedente es a nuestro juicio, una de las que mejor define a los riesgos del trabajo al hacer referencia de que éste es un peligro inherente a las tareas que realiza el empleado; la segunda parte es un buen complemento cuando alega que el infortunio es la materialización del hecho, aunque para muchos estudiosos del derecho

¹ Ob. Cit. J:E: Marc; Pág. 20

² Rubinstein J. Santiago: “Diccionario de Derecho del Trabajo y S.S.”; Ed. Depalma 1983 Bs. As. Argentina, pag. 175

laboral, riesgo e infortunio no son más que sinónimos.

Asimismo el ideólogo Juan D. Pozzo, tiene la siguiente apreciación conceptual:

“Se entiende por riesgo de trabajo a los originados o vinculados con el desempeño de la actividad laboral y que inciden directa o indirectamente en su capacidad de trabajo disminuyendo o anulando transitoria o permanentemente”⁽¹⁾

Entre las definiciones de riesgos del trabajo en la **legislación comparada**, podemos indicar las siguientes:

El Código de Trabajo del Ecuador define a los riesgos del trabajo de la manera siguiente alegando que:

Art. 323. “Son las eventualidades dañosas a que está sujeto el trabajador, con ocasión o **por consecuencia** de su actividad. Para efectos de responsabilidad patronal se consideran riesgos de trabajo las enfermedades profesionales y los accidentes de trabajo”.

La Ley Federal del Trabajo de México, tiene la siguiente definición:

*“Art. 473.-Riesgos de trabajo son los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o **con motivo** del trabajo”.*

De las anteriores concepciones podemos establecer la siguiente

¹ Pozzo, Juan de Dios “Manual Teórico Práctico de Derecho de Trabajo” Ed. Depalma 2da. Ed Bs As. Argentina: Pág. 39.

definición: “riesgos del trabajo son el conjunto de peligros y contingencias a que se expone el trabajador en la realización de su actividad laboral o como consecuencia de él”, y que su aplicación corresponde tanto al derecho del trabajo como al derecho de la seguridad social, porque es evidente que la proliferación de industrias mecanizadas a la par del crecimiento vertiginoso de las ciudades hizo aumentar los riesgos y entre ellos los accidentes de trabajo o relacionados con él.

3. EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO

La “Conferencia de Berlín” de 1890 en la que se arribó a varios acuerdos como: La prohibición del empleo de niños menores de 12 años en la industria, también la prohibición del trabajo de mujeres y niños menores de catorce años en las minas, el establecimiento de normas de seguridad e higiene en el trabajo, la implementación de seguros contra accidentes de trabajo, entre otros, fue el punto de partida para que se aplique en Europa las primeras reglamentaciones de trabajo relacionadas a la actividad de los trabajadores estableciéndose ciertas normas de protección contra los riesgos del trabajo, entre estos los accidentes de trabajo en las industrias, en las minas, así como los riesgos profesionales.

Esta conferencia se celebró al empuje de los movimientos sociales que sacudieron toda Europa, especialmente Alemania, Francia e Inglaterra.

“ACCIDENTE IN ITINERE”

países donde se habían concentrado los más grandes complejos industriales a consecuencia del advenimiento del maquinismo y la revolución industrial, surgiendo las industrias del carbón, hierro y acero, las industrias textiles y químicas; en estos complejos se empleaban a hombres, mujeres y niños quienes estaban sujetos a los riesgos del trabajo en las largas jornadas laborales de doce y hasta de dieciséis horas diarias; es también que en los complejos industriales donde se realizaban trabajos riesgosos e insalubres, que aparecieron las enfermedades profesionales.

Los movimientos sociales reclamaban que los gobiernos europeos dicten y establezcan normas para proteger a los miles de trabajadores en cada uno de los países industriales, pero los gobiernos se negaban a hacerlo por temor a la competencia de los países vecinos, que si no adoptaban igual camino podrían provocar consecuencias desastrosas para la industria nacional.

En aquella época, la industria, la minería y la construcción marcan las máximas cifras de obreros y trabajadores muertos y lisiados en la diaria lucha por la vida y la sobrevivencia.

Con el apogeo de la revolución industrial en países como Alemania, Francia, Inglaterra, Holanda, Bélgica, Austria, y E.U.A., los accidentes de trabajo se multiplicaron extraordinariamente: ¿Qué medios había para parar esto, si no existía legislación nacional ni acuerdo alguno en la esfera internacional sobre los riesgos y accidentes profesionales?. Cuando se producían éstas contingencias como la muerte, invalidez,

etc., las víctimas, la viuda, los hijos y el propio trabajador debían ser entregados a la caridad del patrono, si es que éste la tenía, sino debían recurrir a los establecimientos de beneficencia como hospitales, asilos, hospicios o, a la caridad oficial.

Sin lugar a dudas éstas fueron las causas para el surgimiento de los movimientos sociales en Europa, que obligaron a los gobiernos de los países industriales a que dictaran normas de protección a sus trabajadores desembocando en la Conferencia de Berlín de 1890 y otras posteriores que se realizaron en Europa y también en América.

4. POSICIONES DOCTRINALES RESPECTO LOS RIESGOS DEL TRABAJO.

Eugenio Pérez Botija, en su obra “Derecho del Trabajo”, ha expuesto con mucha claridad las distintas teorías doctrinales relativas a los riesgos del trabajo, entre ellas se pueden resaltar:

4.1. Teoría de la Culpa Aquiliana

Que fue enunciada en Roma en el año 286 a. c., que se caracteriza por ser una doctrina civilista o extracontractual, según la cuál la responsabilidad civil de reparar el daño surge del hecho de la culpa o negligencia del patrono, por lo tanto cuando se producía un accidente aboral el trabajador debía probar la culpabilidad del patrono para exigir una indemnización. La Ley Aquilea otorgaba cierta protección a los

esclavos.

4.2. Teoría Asistencial

Esta fue impuesta y estuvo vigente en el período medieval por la que se negaba la responsabilidad del patrono. Ésta teoría estuvo basada en principios humanitarios, que partían de profundos sentimientos religiosos y morales como los de ayudar al prójimo, al desvalido; cuando sucedían accidentes eran los hospicios y socorros religiosos los que cooperaban a los infortunados y a sus familiares, estos hospicios eran manejados por la iglesia y las parroquias de la Europa Medieval.

3. Teoría de la Culpa Contractual

Se fundamenta también de la presunción de la culpabilidad del patrono o de la **versión de la prueba**, por ello le corresponde a éste acreditar su falta de culpa al suceder un accidente de trabajo para eximirse de la responsabilidad, ya que por el contrato de trabajo que lo vinculaba con el trabajador estaba obligado a conservarlo “Sano y salvo” en el curso de la ejecución del trabajo.

do accidente de trabajo hace que pese sobre el patrono una presunción de culpa por la que se invierte la carga de la prueba a él y se impone que los jueces fijen la indemnización pertinente”⁽¹⁾

Botija Eugenio, “Derecho del Trabajo” Pág. 233 y sgts.

Esta teoría está fundada en el derecho común, donde el trabajador solo debe acreditar el contrato de trabajo y el hecho del accidente, mientras que el empleador debe acreditar su inocencia en el siniestro y la culpabilidad del trabajador, además del origen fortuito del siniestro para negarse al pago de la indemnización.

4.4 Teoría del Riesgo de la Autoridad

Esta parte del principio de que la autoridad es fuente de la responsabilidad y en ella se apoyaron las primeras leyes de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. La teoría afirma que debe reputarse responsable al empleador por los daños sufridos por sus trabajadores debido a la situación de subordinación en que ellos se hallan con respecto a su empleador en virtud del contrato de trabajo.

4.5 Teoría del Riesgo Profesional

Esta teoría se halla basada en el objetivismo jurídico cuya responsabilidad deriva de la propia existencia de la empresa siendo responsable el empleador por los riesgos del trabajo, exista o no culpa del trabajador, se produzca por razones de fuerza mayor o caso fortuito o no. Según esta doctrina, producido el accidente existe una presunción **jure et jure** respecto de responsabilidad patronal, excepto cuando el riesgo es debido a la culpa gravísima o dolo del trabajador o cuando el accidente no haya tenido relación directa o indirecta con el trabajo”.

Esta teoría es adoptada por nuestra Ley General del Trabajo que en su artículo 79 establece:

“Que toda empresa o establecimiento de trabajo está obligado a pagar a los empleados, obreros o aprendices que ocupe, las indemnizaciones previstas a continuación, por los accidentes o enfermedades profesionales ocurridas por razón del trabajo exista o no culpa o negligencia por parte suya o por la del trabajador”(..)

Ésta misma obligación rige inclusive si el trabajador depende del contratista del cual se vale el patrono.

4.6 Teoría del Riesgo Social.

Según ésta teoría, la colectividad es la que debe asumir la responsabilidad derivada de los accidentes de trabajo como de las enfermedades profesionales, riesgos que deben ser soportados tanto por el empleador como por el trabajador; al respecto el tratadista Hernainz Marquez a cita de Mario Olmos expresa:

“La traslación de la responsabilidad empresarial y la responsabilidad de la comunidad va adquiriendo caracteres de generalización y ampliación pudiendo agregarse que incluso está en camino a evadirse del derecho del trabajo propiamente dicho para integrarse dentro del campo de la seguridad social”⁽¹⁾

¹ Ob. Cit Olmos, Pág. 246

Desde la aplicación y vigencia de la Seguridad Social ésta doctrina ha tenido cierta justificación en muchos países del mundo incluido el nuestro.

5. PRINCIPIO DE LA RESPONSABILIDAD DEL PATRONO

Las modernas teorías doctrinales del Derecho del Trabajo han establecido en casi todas las legislaciones del mundo, el hecho de que cuando ocurren siniestros, el empleador es jurídicamente responsable de los daños sufridos por el trabajador y a la muerte de éste, a sus derechohabientes.

A éste respecto M. Rubinstein expresa lo siguiente:

“Es el riesgo que tiene su fundamento en las tareas que realiza el trabajador. Deriva del ejercicio de la actividad laboral, generalmente realizado en las fábricas e industrias. Su basamento está en la responsabilidad objetiva”⁽¹⁾

No tiene presente la culpa del empleador, quién debe soportar los riesgos emergentes de la actividad industrial, complementa ésta afirmación señalando lo siguiente:

“Se estima que la empresa se benefició con la producción, también debe considerarse responsable por las consecuencias nefastas del trabajo, responder por los riesgos inherentes al trabajo como contrapartida por la prestación de energías que realizan los trabajadores”⁽²⁾

¹⁾ Ob. Cit. Rubinstein Pág. 175

²⁾ Idem

CAPÍTULO III

ACCIDENTES DE TRABAJO

1. CONSIDERACIONES GENERALES DE ACCIDENTE DEL TRABAJO

El accidente de trabajo, constituye una de las más dramáticas circunstancias en que puede verse involucrado quién presta una actividad productiva. El riesgo o la proximidad de un daño, resulta ser el trágico compañero de viaje de todo trabajador. La historia del trabajo, en su lado oculto, se puede contemplar preñada de situaciones en que el estado de salud y la capacidad para trabajar del individuo se han visto alteradas.

No obstante lo anterior, recién en el siglo XIX, en que la cuestión se califica como un grave problema social. Se ha dicho, que el **cambio** de las condiciones técnicas de producción, el recurso a fuentes de energía inanimadas, y la fabricación en serie, habían reducido las altas cotas de peligrosidad de la producción existente con **anterioridad**. Sin embargo, cuestiones de índole económica y jurídica situaron al accidente de trabajo en un lugar preeminente dentro de las agendas legislativas.

La separación entre el trabajo y la propiedad de los medios de producción, generalizada por la Revolución Industrial, condujo a la producción en masa y la ubicación de los trabajadores en un espacio físico autónomo: La fábrica, donde la responsabilidad organizadora correspondía al empresario.

Ocurrido un accidente de trabajo, la responsabilidad por daño del empresario frente a su asalariado, presentaba la difícil cuestión de la prueba de la culpa del empleador, así como la relación de causalidad entre la culpa y el daño ocasionado. Ante tal situación los criterios interpretativos utilizados condujeron a un camino donde había de corresponder al empresario probar la naturaleza fortuita del hecho, o la negligencia del obrero, para quedar eximido de responsabilidad.

Tal fue el sistema seguido en países influenciados por el derecho romano, como Francia, que se acogió en un primer momento, a la teoría de la responsabilidad contractual antes expresada. Según tal argumentación, el vínculo contractual entre el trabajador y el empresario, conllevaba una cláusula tácita de seguridad, lo que suponía en el terreno del derecho común la renunciabilidad a la misma por parte del asalariado, la exclusión de protección en los casos fortuitos, y cuando concurriera en el daño alguna responsabilidad del asalariado.

Fue Bismark, quién con la legislación relativa al seguro obligatorio de accidentes, reconoció el principio de responsabilidad objetiva del empresario por accidente de trabajo de sus dependientes. Con tal circunstancia el alejamiento de los principios tradicionales de la culpa resulta patente, incorporándose así la concepción del riesgo profesional, como expresión de una culpa objetiva, situada permanentemente en el pasivo empresarial. En el año 1898 Francia toma un principio que se había desarrollado en Prusia (país desaparecido desde la II Guerra

Mundial) el mismo que dice: **Allá donde está la autoridad, allá también debe estar la responsabilidad.**

En el proceso relatado, los países más lejanos del derecho romano, los anglosajones, sufrieron una evolución cuyo interés tiene una proyección práctica en nuestros días. En el Reino Unido, según el derecho común, el trabajador accidentado podía presentar una acción civil por daños, frente al empresario, demostrando la culpa del mismo.

En tal situación varias circunstancias dificultaban el éxito de su pretensión, la principal era la de iniciar el proceso porque se carecía de recursos económicos.

La jurisprudencia Británica, en primer lugar, entendía que no había lugar a la indemnización si los hechos que ocasionaron el accidente se producían por causa de otro trabajador; en segundo término, consideraba que si intervenía algún grado de responsabilidad del accidentado no había lugar a indemnización; en tercer lugar, al ser la acción procesal de carácter personal, en caso de muerte por accidente, los familiares carecían de los mecanismos procesales para solicitar la indemnización; por último disponía que el trabajador al suscribir el contrato aceptaba los riesgos ordinarios de su actividad. Esta situación se mantiene hasta que en 1897 por ley, se establece un sistema de indemnizaciones para pagar al accidentado, o a sus familiares, por el accidente ocurrido, habiéndose o no producido por culpa del empresario, o de otros asalariados; estableciéndose igualmente una posición

privilegiada del trabajador frente al patrimonio del empresario, y si éste estuviera asegurado, sobre la indemnización del seguro.

La experiencia es exportada a diversos países europeos, como Francia que en 1898 mejoró la propuesta británica, mediante la creación de un fondo de garantía financiado patronalmente, para afrontar los casos de insolvencia empresarial. Otras naciones como Dinamarca, Bélgica, Rusia entre otras siguieron los pasos iniciados, al igual que España a través de la ley de Accidentes del Trabajo de 1900 donde jurídicamente se responsabiliza al empresario.

2. ACCIDENTE DEL TRABAJO

Doctrinalmente el derecho del Trabajo, ha considerado al accidente de trabajo como una emergencia del contrato de Trabajo; en consecuencia es una incidencia de la ejecución del Contrato de Trabajo.

El tratadista Guillermo Cabanellas a cerca del accidente de trabajo, citando a Osorio y Florit, menciona:

“Es el suceso normal, resultante de una fuerza imprevista y repentina sobrevenida por el hecho del trabajo o en ocasión del mismo, y que determina en el organismo lesiones o alteraciones permanentes o pasajeras”⁽¹⁾

Sobre el mismo tema, otros autores como J.E. Marc que afirma:

Cabanellas G. “Compendio de Derecho Laboral” Ed. OMEBA Bs. As. 1986: Pág. 32

“Para poder llegar a una definición jurídicamente aceptable del accidente de trabajo, es necesario partir de la base de que por accidente de trabajo debe entenderse a toda causalidad o suceso eventual de carácter repentino que se produce con ocasión de ocuparse una persona en cualquier ejercicio, obra o ministerio...Un suceso eventual del trabajador, producido en ocasión o como consecuencia del trabajo y, con efectos de orden patrimonial, por producir una lesión valuable y donde exista una relación de trabajo subordinado”⁽¹⁾

Ambos autores entendidos en Derecho Laboral coinciden que el accidente de trabajo se da en ocasión o como consecuencia de la actividad laboral del empleado.

Por su parte Ernesto Krotoschin refiriéndose al principio protector (tutelar) del Derecho del Trabajo señala que:

“está compuesta por aquellas normas destinadas a proteger al trabajador contra todos los riesgos y peligros que afecten su vida y su salud”

Asimismo complementa su concepto indicando: “Los riesgos del trabajo que el Estado debe prevenir especialmente, se dividen en tres grupos:

- 1. Las instalaciones técnicas y otros factores inherentes a la producción ponen en peligro la vida y la salud del trabajador. Por lo tanto, las disposiciones preventivas de accidentes y otras relativas a la higiene y seguridad en el trabajo, forman parte del derecho protector.*

¹ Ob. Cit. Marc. Pág. 37

2. *La fatiga excesiva, causada por jornadas largas y falta de descanso, conduce al desgaste prematuro. Las disposiciones sobre la jornada limitada y descansos obligatorios tienden a la protección del trabajador contra ese peligro, asegurándole simultáneamente un trabajo libre para su vida familiar y la satisfacción de sus intereses ideales.*

3. *El trabajador también necesita protección contra las condiciones de trabajo no equitativas de orden patrimonial. A éste fin propenden las normas sobre salario vital mínimo, protección del salario, etc.”⁽¹⁾*

Debido a las desventajas en que se halla el trabajador frente a su empleador, el Estado debe necesariamente intervenir para su protección, estableciendo normas, referentes a su seguridad en las instalaciones donde va a realizar su labor, normas para evitar la explotación por parte del patrono y en caso de accidente o muerte el correspondiente resarcimiento pecuniario.

Santiago Rubinstein menciona que accidente de trabajo es :

“... toda afectación o lesión física o psíquica producida al trabajador

¹ Krotoschin, Ernesto “Manual de Derecho de Trabajo” Ed. Depalma Bs. As. Argentina 1975

dependiente, en el transcurso del cumplimiento de sus tareas laborales, por el hecho o en ocasión del trabajo, o por el caso fortuito o fuerza mayor inherente al trabajador”⁽¹⁾

2.1 Accidente de trabajo según la O.I.T.

Los documentos de la Organización internacional del Trabajo (O.I.T.), expresan la necesidad de que los países miembros, (entre ellos nuestro país), procedan a una definición de accidente de trabajo, recomendando que ésta debería estar relacionada con los:

*“...accidentes sufridos durante las horas de trabajo, en el lugar de trabajo o cerca de él, o en cualquier lugar donde el trabajador no se hubiera encontrado si no fuera debido a su empleo, sea cual fuere la causa del accidente. **Asimismo los accidentes sufridos durante períodos razonables antes y después de las horas de trabajo, y que estén relacionados con el transporte, la limpieza, la seguridad, la conservación, el almacenamiento, o el empaquetado de herramientas o ropas de trabajo, así como en el trayecto.**” ⁽²⁾*

La pretensión de que exista un homogéneo concepto en las distintas legislaciones, no se ha visto satisfecha por la realidad. No solo por no existir en el ordenamiento jurídico de los distintos países éste concepto, sino también por la ausencia de una coordinación en las normas, como

Ob Cit. Rubinstem: Pág. 3

sucede con las diferentes definiciones que se tienen en nuestro país sobre el accidente laboral.

Según la misma fuente, en la 16ª Conferencia Internacional de Estadística de Trabajo celebrada del 6 al 15 de octubre de 1998 en la sede de la O.I.T. en Ginebra (Suiza) a la que asistieron los representantes Gubernamentales y los representantes de los Grupos de los Empleados y de los Trabajadores del Consejo de Administración, pudo constatarse lo siguiente:

a. En la resolución sobre estadísticas de lesiones profesionales adoptada por la 13ª Conferencia Internacional de la O.I.T. de 1983 figuraban los siguientes términos y definiciones:

1. *Los daños a la integridad física y a la salud de los trabajadores abarcan todas las lesiones producidas por accidentes ocurridos por motivo o **con ocasión** del trabajo y todas las enfermedades profesionales.*
2. *Los accidentes de trabajo son los que suceden en el lugar o en el curso del trabajo y comprenden la muerte, una lesión corporal, o una enfermedad.*
3. *Los accidentes de trayecto son los accidentes ocurridos en el camino que debe recorrer el trabajador para ir al lugar de su trabajo o volver de él y que entrañan la muerte o una lesión corporal.*

4. Las lesiones profesionales comprenden las muertes, las lesiones corporales y las enfermedades provocadas por accidentes de trabajo.

b. En el repertorio sobre registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la O.I.T., de 1996 se dan las siguientes definiciones entre otras:

1. **Accidente de trabajo:** suceso ocurrido en el curso del trabajo o en relación con el trabajo que causa:

- Lesiones profesionales mortales.
- Lesiones profesionales no mortales.

Lesión profesional: Defunción, lesión corporal o enfermedad que tenga su origen en un accidente de trabajo.

Lesión profesional mortal: Lesión profesional que es causa de defunción.

2. **Accidente de trayecto:** Es aquel que ocurre en el camino que debe recorrer el trabajador entre el lugar de trabajo y su residencia principal o secundaria; el lugar en el que suele tomar sus comidas, o el lugar en el que suele cobrar su remuneración. Los accidentes que tengan los trabajadores en tránsito por las vías públicas durante las horas de trabajo y en

“ACCIDENTE IN ITINERE”

cumplimiento de un trabajo remunerado se consideran como accidentes de trabajo.

c. En el mes de septiembre de 1997 dentro del proyecto Estadísticas de Accidentes de Trabajo de la Comisión Europea, se ha propuesto definir y explicar el accidente de trabajo como: Un suceso concreto durante el trabajo que produce una lesión física o mental. Incluyendo los casos de envenenamientos agudos y los actos voluntarios de otras personas, pero se excluyen las heridas autoinfligidas. La frase “Durante el trabajo” significa *“Mientras se está dedicando a una actividad profesional o durante el desarrollo de su trabajo”*.

En relación con las legislaciones de los países integrantes la Conferencia ha constatado que existen variaciones considerables en lo que se refiere a los términos y las definiciones de los accidentes de trabajo. Haciéndose hincapié de manera explícita a un suceso **repentino o imprevisto, así como a actos violentos**. Estos últimos van adquiriendo mayor importancia en cuanto son causa de lesiones en el lugar de trabajo, tal como indican, por ejemplo, los datos de los Estados Unidos sobre lesiones profesionales mortales. *“En 1995 los homicidios relacionados con el trabajo representaron en los Estados Unidos una de cada seis lesiones profesionales mortales, siendo la segunda causa de defunción relacionada con el trabajo.”* ⁽¹⁾

Por todo ello se recomendó adoptar en la citada Conferencia de la

¹www.es.godado.com/godado.pptert/page

Organización Internacional del Trabajo de 1998, un criterio homogéneo sobre las siguientes definiciones:

1. **Accidente de trabajo:** Hecho imprevisto y no intencionado, inclusive los actos de violencia no consensual, que se deriva del trabajo o están en relación con el mismo y provoca una lesión corporal, una enfermedad o la muerte.
2. **Accidente de trayecto:** Accidente que ocurre en el camino habitual que recorre el trabajador entre el lugar de trabajo y su residencia principal o secundaria; el lugar en que suele tomar sus comidas; el lugar en que suele cobrar su remuneración; o el lugar en que recibe una formación; y que le provoca la muerte o lesiones corporales que conllevan la pérdida de tiempo de trabajo.

Los accidentes de viaje, de transporte o de tránsito por la vía pública en que los trabajadores resultan lesionados y que se originan con ocasión o por consecuencia del trabajo, es decir, mientras despliegan alguna actividad económica, ejercen funciones en el lugar de trabajo o efectúan labores dispuestas por el empleador, se consideran accidentes de trabajo, es decir, lo que comúnmente se denomina accidentes “en misión”.

3. **Lesión profesional:** Toda lesión corporal o enfermedad y la muerte causadas por un accidente de trabajo.

4. **Caso de lesión profesional:** El caso de una persona que sufre una lesión profesional provocada por un accidente de trabajo.

5. **Incapacidad laboral:** Incapacidad de la persona lesionada para realizar las tareas habituales de su trabajo, correspondiente al empleo o puesto ocupado en el momento de sufrir el accidente que provoca la lesión.

Pudiera parecer que el planteamiento conceptual propuesto para las estadísticas relativas al accidente de trabajo carece de significado jurídico, pero lo cierto es que en ocasiones resulta apreciable como reflexiones realizadas en ámbitos extrajurídicos se acaban materializando en el escenario normativo.

3. DEFINICIÓN DE ACCIDENTE DEL TRABAJO EN LA LEGISLACIÓN BOLIVIANA

La Ley de Accidentes de Trabajo de 19 de enero de 1924, daba la siguiente definición en su Artículo Primero:

“Entiéndase por accidente toda lesión orgánica que el operario sufre al ocuparse de trabajar para otro o como consecuencia del trabajo. Es patrono el particular, compañía o empresario, propietario o arrendatario o contratista, que hace ejecutar una obra o explota alguna o algunas industrias. El Estado también se repula como patrono por concepto de las obras que manda a efectuar; es operario aquel que habitualmente

“ACCIDENTE IN ITINERE”

“Como un suceso imprevisto que altera una actividad de trabajo ocasionado lesión (es) al trabajador y/o alteraciones en la maquinaria, equipo, materiales y productividad”⁽¹⁾

Definición que a nuestro entender nos parece bastante general, la misma que da lugar a interpretaciones diversas por parte de los administradores de justicia.

Por su parte el Reglamento a la Ley de Pensiones (Decreto Supremo No 24469 de 17 de enero de 1997) nos da una definición mas o menos acorde con las recomendaciones que emite la Organización Internacional del Trabajo sobre éste delicado tema, cuando en el Art. 2 establece que el accidente de trabajo:

“...Es el evento súbito o violento que provoca el fallecimiento o incapacidad del Afiliado o Asegurado al Sistema de Reparto, que se presenta en alguna de las siguientes circunstancias:

- a. En el lugar de trabajo y durante las horas de trabajo.
- b. En el lugar de trabajo, fuera de las horas de trabajo, si el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando funciones encomendadas por su Empleador.
- c. En un lugar diferente al lugar de trabajo, si el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando actividades relacionadas con su actividad encomendadas por su empleador.

- d. Durante el horario de trabajo, independientemente del lugar donde se produzca el accidente, siempre que el Afiliado o Asegurado se encuentre realizando una diligencia relacionada con su actividad laboral.
- e. **En el trayecto de o hacia su fuente de trabajo, siempre que el empleador provea los servicios de transporte.**

El último inciso de éste artículo nos muestra objetivamente que el accidente de **trayecto o “In itinere”** es reconocido como accidente de trabajo, claro está, supeditado a una condición: Que el servicio de transporte debe estar provisto por el patrono, el mismo que nos parece insuficiente porque no guarda relación con la definición del accidente “In itinere” que nos da la Organización Internacional del Trabajo, la jurisprudencia, la doctrina y los ordenamientos jurídicos de los distintos países como veremos más adelante.

3.1 Accidente de trabajo en la Ley General del Trabajo

La Ley General del trabajo de nuestro país en su artículo 81 define:

‘Accidente de trabajo es toda lesión traumática o alteración funcional permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte originada por una fuerza inherente al trabajo en las condiciones establecidas anteriormente’

Analizando ésta definición que nos da la Ley General del Trabajo sobre

el accidente de trabajo es bastante general, dando lugar a una diversidad de interpretaciones por parte de los administradores de justicia, es más, no toma en cuenta el accidente ocurrido al trabajador al ir a iniciar sus tareas o al volver de las mismas, lo que se puede entender que nuestros legisladores no conciben el accidente “In itinere” como tal.

Una definición mucho más completa del accidente de trabajo como hemos visto, nos da el Reglamento a la Ley de Pensiones, pero acá debemos enfatizar, como es natural, que un reglamento se halla “Subordinado” a la ley como veremos adelante cuando desarrollemos la jerarquía de las leyes.

4. AUSENCIA DE UNIFORMIDAD EN LA DEFINICIÓN DE ACCIDENTE DE TRABAJO.

Como se tiene y se puede observar en cada una de las definiciones establecidas en las distintas normas de carácter social, no existe uniformidad en la definición del accidente de trabajo, situación que seguramente va en contra de una buena interpretación y aplicación de la ley por parte de jurisconsultos y administradores de justicia en nuestro país.

5. ANÁLISIS DEL ACCIDENTE IN ITINERE DENTRO DE LA LEGISLACIÓN BOLIVIANA

“ACCIDENTE IN ITINERE”

De las definiciones referidas corresponde hacer un estudio analítico sobre el tema que nos ocupa dentro de la presente investigación “accidente In Itinere”, en consecuencia, se puede precisar los siguientes aspectos:

- a. La Ley de Accidentes de Trabajo de 19 de enero de 1924 y el Código de Seguridad Social, sostienen que el accidente del trabajo debe ser emergente precisamente de la actividad laboral, el “trabajo”; con esta posición doctrinal ambas disposiciones legales implícitamente definen que el accidente de trabajo es indemnizable cuando la causa es el trabajo.
- b. La Ley de Higiene y Seguridad Ocupacional y Bienestar de 1979, no establece la causa del accidente de trabajo, dejando en vacío jurídico este tema.
- c. Sin embargo, el Reglamento de la Ley de Pensiones de 1997, tomando en cuenta las recomendaciones de O.I.T. y las propias disposiciones legales referidas precedentemente, establece que se considera accidente del trabajo, cuando el Afiliado y/o Asegurado al Sistema de Reparto sufre el mismo en el trayecto de o hacia su fuente de trabajo, siempre que el empleador provea los servicios de transporte.

De los antecedentes anotados surge con toda claridad que el accidente In Itinere es indemnizable. En efecto ¿Cuál ha sido el motivo determinante del traslado del trabajador?, ¿No fue el trabajo, por el hecho de ir a efectuar sus tareas o retornar de ellas?, ¿Habría sucedido

el accidente de no haber tenido que ir al establecimiento del trabajador?, ¿Por qué, pues, si un acto ha sido realizado con motivo del trabajo se le deja sin el amparo otorgado por las normas laborales?.

Estos interrogantes solo tienen una respuesta, y ella es la que configura la relación de causalidad entre el accidente y el trabajo. No se trata de "una simple contingencia fortuita", sino que hay una verdadera relación de causa y efecto. No existiendo el motivo (trabajo) no se hubiera producido la consecuencia (siniestro).

6. REQUISITOS ESENCIALES DEL ACCIDENTE DE TRABAJO

Roberto Pérez Patón en su obra Derecho Social y Legislación del Trabajo, páginas 532 y siguientes, citando a Hernainz Márquez nos da una definición bastante clara sobre los requisitos que se necesitan para la existencia del accidente de trabajo; esto complementado con los criterios de otros autores como G. Cabañellas y Marestaing, deducimos que son cuatro:

6.1 Lesión corporal

La existencia de un daño en el cuerpo o en la salud, todo daño orgánico producido por una causa traumática, psíquica o infecciosa que resulte de la consecuencia del riesgo y que afecte al trabajador. A éste respecto la Ley de Higiene, Seguridad y Bienestar Ocupacional, dice:

"Lesión es la disfunción o detrimento corporal causado por un accidente o enfermedad ocupacional".

Las lesiones pueden ser leves, graves y fatales

- a. **Lesión leve:** Resulta ser aquella que aún siendo necesaria la aplicación de primeros auxilios o atención médica, no hace que el trabajador pierda una jornada de labor o más.
- b. **Lesión grave:** Cuando se produce incapacidad laboral que hace perder al operario una o más jornadas de trabajo.
- c. **Lesión fatal:** Es aquella que produce la muerte.

6.2 Conexión trabajo – lesión (relación de causalidad)

La imprescindible conexión entre la lesión sufrida y el trabajo realizado queda entendida mediante las frases **con ocasión o por consecuencia**. Interpretando el concepto, gramaticalmente podemos indicar que la relación de causa - efecto entre el accidente y las lesiones producidas son fundamentales, reconociéndolo así la jurisprudencia en variadas sentencias y además calificando como accidentes no solo a las contingencias relacionadas con el trabajo, sino a otras especies, entre las cuáles citamos las siguientes

- a. **Hechos ocurridos fuera de las horas de trabajo**, como los que pasan cuando el empleado se dirige a su fuente laboral o cuando vuelve después de haber cumplido con su función o cuando el obrero se dispone a comer en horas de trabajo suspendiéndose momentáneamente su labor, o también si tenía que hacerlo en un lugar próximo al trabajo como lo hace una gran parte de los empleados especialmente cuando trabajan en horario continuo y las distancias a sus hogares son considerables.

- b. **Hechos extraños al trabajo y ajenos a la voluntad del trabajador**, como por ejemplo aquel obrero que fallece cuando le cae una piedra que se desprende de un peñasco por el camino por donde pasaba, etc..

- c. **Actos personales del trabajador**, pero que son “...necesarios para su organismo o para el de sus compañeros, como el accidente ocurrido al obrero que fue a buscar agua para sus compañeros”⁽¹⁾

- d. “**Aquellos accidentes sobrevenidos con motivo de los hechos que aunque no sean estrictamente de trabajo, supongan una superación de los deberes que impone la relación laboral ... como el caso más frecuente de los incendios**”, citando siempre con la misma fuente.

¹ Roberto Pérez Patón, “Derecho Social y legislación del Trabajo” Pág. 532

6.3 Trabajo subordinado o por cuenta ajena

Requisito indispensable para calificar el accidente como de trabajo, mal podría denominarse accidente laboral aquel que sufre una persona que trabaja de manera independiente (aunque efectivamente lo es).

6.4 La acción súbita y violenta de una causa exterior

Es otro de los elementos que ésta siendo tomado en cuenta como un requisito en la constitución del accidente de trabajo en los ordenamientos jurídicos de los distintos países incluyendo el nuestro cuando lo define en el Código de seguridad Social y en el Reglamento a la Ley de Pensiones.

Esta se caracteriza por ser un hecho imprevisto, extremo y violento que produce una lesión corporal, como expresa G. Cabanellas:

“Un suceso anormal sea permanente o pasajero, constituye la exteriorización de la violencia externa o interna, provocada por un hecho anormal relacionado con el trabajo, causante de un estado patológico”⁽¹⁾

¹ Ob. Cit Cabanellas; Tomo I; Pág. 601

CAPÍTULO IV

EL ACCIDENTE IN ITINERE

1. CONCEPTUALIZACIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE

Con el fin de comprender el alcance del accidente “In itinere”, objeto de la presente investigación me permitirá señalar algunos conceptos tomados por medio del Internet sobre el accidente de trabajo “In itinere”:

“Es el ocurrido durante el camino que ha de seguir el trabajador desde su domicilio al lugar donde realiza su trabajo y viceversa, cuando el obrero lo efectúa habitualmente, empleando un medio de transporte normal a dichos fines y siempre que no se rompa el nexo causal por algún acto personal del obrero”⁽¹⁾

Interpretando el anterior concepto podemos indicar que para que el accidente tenga la consideración de “In itinere” se exige que el trabajador vaya de su domicilio al lugar de trabajo o vuelva de él por el camino habitual sin desviaciones ni demoras que no sean normales en su recorrido y que emplee en trasladarse un medio apropiado y conocido por el empleador.

Por su parte el Dr. Fernando Carlos Ibáñez dice lo siguiente a cerca del

¹⁾ www.rionet.com.ar/juzgados/bari_fallos/accidente.html-18

“ACCIDENTE IN ITINERE”

mismo:

“...es el evento súbito, generalmente violento y traumático que se produce 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”⁽¹⁾

Haciendo una comparación entre las definiciones podemos indicar que la última circunscribe aún más el accidente “In itinere” cuando cita la frase “Súbito y generalmente violento”, característica que se toma en cuenta en los ordenamientos jurídicos vanguardistas y que en éste caso excluiría como accidente de trayecto a aquel trabajador que sufre por ejemplo un paro cardíaco en el camino a su trabajo.

Mario Olmos en su obra “Compendio de Derecho de Trabajo” citando a Francisco de Ferrari da el siguiente concepto:

*“El accidente de trabajo **in itinere** es el ocurrido en el viaje que realiza el obrero al dirigirse al trabajo o al volver a su domicilio”⁽²⁾*

El Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de Manuel Osorio define al accidente “In itinere” de la manera siguiente:

“Es el que sufre el trabajador cuando va al trabajo o cuando vuelve de él”.

¹ www.seguroshock.com/ley24557.asp-54k
² Ob Cit Olmos Pág. 247

Una de las definiciones más acertadas respecto del instituto al cual nos referimos nos da Alfredo Ruprecht, cuando dice:

“...entendemos que accidente in itinere es el accidente de trabajo ocurrido en el trayecto que, como consecuencia de sus tareas, debe realizar el trabajador para ir a o regresar de las mismas”⁽¹⁾

Las definiciones descritas precedentemente señalan ciertos requisitos que debe observar el accidente In itinere, por lo que de las mismas y sobre todo de las tres últimas definiciones podemos inferir lo siguiente:

- a. El nexo causal entre el accidente y el trabajo está dado porque el trayecto ha sido realizado como consecuencia del trabajo.
- b. Ambas definiciones se ajustan mucho más a la realidad porque no citan la frase “Desde su domicilio (residencia) al lugar de trabajo y viceversa, como es de suponer, por muchos motivos el trabajador puede o no dirigirse a su domicilio como por ejemplo, que como consecuencia justamente de su labor se quede a almorzar en un lugar cercano a su trabajo como ocurre con una gran parte de empleados en la ciudad de La Paz que tienen su domicilio en la ciudad del Alto, Villa Adela, Viacha, etc..”

⁽¹⁾ Diccionario Jurídico OMEBA, Tomo I, Pág. 203

- c. Al no citar la frase *“En la medida en que el recorrido no ha sido interrumpido o desviado por interés personal o independiente del empleo”* como lo establecen muchas legislaciones, ven al trabajador como una persona que puede detenerse a comer, a hablar con un amigo o protegerse de la lluvia, etc. y no como a un robot carente de necesidades, sensaciones y estímulos, como es natural en un ser humano.
- d. También excluyen el término “Habitualidad”, refiriéndose al camino que recorre el obrero para caracterizar el accidente “In itinere”, porque hábito significa repetición: ¿Qué pasaría si el obrero tiene un accidente de trayecto en el primer día de su trabajo?, con los anteriores conceptos, este accidente no sería catalogado como accidente “In itinere”.

Otro detalle para tomar en cuenta es que Alfredo Ruprecht, en la obra antes mencionada cataloga al accidente “In itinere” directamente como accidente de trabajo, lo que conlleva que forma parte de los riesgos profesionales y por tanto es indemnizable.

Manuel Osorio en la definición del accidente “In itinere” en su obra, hace un comentario por demás importante que viene a reforzar nuestra proposición, cuando manifiesta:

“LA TENDENCIA PREVALECIENTE EN LA DOCTRINA, EN LA LEGISLACIÓN Y EN LA JURISPRUDENCIA ES LA DE RECONOCER

QUE LOS ACCIDENTES “IN ITINERE” DEBEN CONSIDERARSE COMO LABORALES A EFECTOS DEL RESARCIMIENTO”

2. JURISPRUDENCIA COMPARADA A CERCA DEL ACCIDENTE IN ITINERE

En España, la creación de ésta figura jurídica se debió a la jurisprudencia del Tribunal Supremo ya que inicialmente en éste país no se consideraba como accidente laboral el sufrido al ir o al volver del trabajo. Siendo muy ampulosa la jurisprudencia española respecto del accidente de trabajo “in itinere”, puede resumirse en los siguientes términos:

- a. *“Tribunal Superior/Santa Cruz de Tenerife de 23-1-1998: la doctrina elaborada tanto por el Tribunal Supremo como por el Tribunal Superior ha desarrollado con amplitud y flexibilidad el concepto de accidente de trabajo “in itinere” y precisado que los requisitos – teleológico, cronológico y topográfico que deben concurrir a su formación deben ser interpretados de manera dinámica y cambiante de acuerdo con la realidad social, siendo de destacar que lo esencial no es que el accidente ocurra al ir desde el domicilio habitual al trabajo o viceversa, aunque esto sea lo más corriente, sino que se produzca el evento al ir o al volver del trabajo, pues el punto de salida y llegada puede ser o no el domicilio normal del trabajador”⁽¹⁾*

¹ www.170181.com.ar/juzgados/bari/fallos/accidente.html-184.

- b. *“Tribunal Supremo, 29-9-1997: la ampliación con que se viene admitiendo el concepto de domicilio del trabajador en el accidente “in itinere” opera a partir de criterios de normalidad, dentro de los que se produce una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo. Esta normalidad se rompe cuando el lugar desde donde se vuelve al trabajo no es la residencia principal del trabajador, tampoco es una residencia secundaria de uso habitual, ni un lugar de comida o descanso, sino que se trata de la residencia de la familia del trabajador, situada además a una larga distancia de la ciudad donde se realiza el trabajo. Además el elemento teleológico se rompe cuando la finalidad principal y directa del viaje no estaba determinada por el trabajo, sino que más bien era la estancia con los familiares. También desaparece el elemento cronológico cuando el accidente tiene lugar en un momento (las 23 horas del domingo) que no se puede considerar próximo al comienzo del trabajo. Y, desde luego, tampoco puede apreciarse la idoneidad del trayecto cuando el accidente se produce a una gran distancia del centro de trabajo y en un trayecto ajeno al que es normal para incorporarse al mismo, siendo en realidad lo más probable que el punto final de ese trayecto no fuera el lugar de trabajo sino la residencia del trabajador, para incorporarse al día siguiente al trabajo”⁽¹⁾*

¹ Idem

- c. *“Para excluir la responsabilidad patronal debe producirse...” una prueba concluyente que permita afirmar que el trabajador interrumpió su recorrido o lo abandonó en su propio o directo beneficio o a la existencia en cualquier caso de culpa grave de la víctima ya sea en lo atinente al horario y duración del trayecto “in itinere” o en la dirección observada cuando la sorprendió el infortunio. No pudo demostrarse...que el trabajador haya abandonado el trayecto en su interés; no solo lo mantuvo sino que el hecho de desandarlos unos metros para lo que fuere no lo hizo incurrir en tal extremo. Únicamente la demostración acabada del abandono tendría tal alcance, porque lo contrario sería convenir que “el trabajador es un autómatas...lo que resulta no solo inhumano sino contrario al orden normal de las cosas” sostiene Fernández Madrid, Sala IV sentencia del 20 de agosto de 1985”⁽¹⁾*
- d. *“No se entiende interrumpido el trayecto normal si es por causa ajena a la voluntad del trabajador (como la lluvia) o por una necesidad imperiosa, o por detenerse brevemente para tomar algo o conversar con un amigo, etc., Tribunal Supremo, 20-II-1971”⁽²⁾*
- e. *“Que no se rompa el nexo causal por un hecho imputable al trabajador, del tipo de la imprudencia temeraria o dolo, o grave infracción de las reglas de tráfico (Tribunal Supremo, 22-IV-1966).”⁽³⁾*

¹ www.es.jenec/hum.libro/acctrainitin/html

² membres.esripod.de/juanjoguerrero/tema 4.htm

³ Idem

3. CASUÍSTICA

A continuación citamos algunos casos muy interesantes producidos en España respecto al accidente “In itinere”:

- a. *“Castilla – La Mancha (1984): ...Así en el supuesto estudiado, es accidente de trabajo el sufrido por vendedor que cenó con un cliente, que al ir a recoger su vehículo comprobó que se lo habían sustraído, presentando denuncia en Comisaría, recuperándolo sobre las 5 horas del día siguiente y que al regresar en él a su domicilio sufrió un accidente a las 7 horas...”⁽¹⁾*

- b. *“Andalucía – Málaga (1994) : no se rompe el nexo causal por desviarse del itinerario para dirigirse a un restaurante distante unos dos kilómetros en dirección opuesta, donde había sido invitado a su inauguración, actuación que responde a unas reglas sociales de convivencia íntimamente ligadas con su profesión (responsable de informática de un supermercado), y a un comportamiento natural y humano, dada la hora tardía en que finaliza su trabajo y la necesidad fisiológica de tomar algún alimento, sufriendo el mortal accidente de tráfico cuando había recorrido una distancia de 4,5 kilómetros desde que salió del restaurante.”⁽²⁾*

- c. *“Valenciana (1988): la conducta temeraria del causante, omitiendo las más elementales normas de prudencia en la conducción,*

¹ www.rionet.com.ar/juzgados/bari/fallos/accidente.htm-18k

² *idem*

haciendo caso omiso de las señales de tráfico, estrellándose precisamente contra una que indicaba peligro, cuando precisamente por conocer el lugar debía haber extremado su precaución, excluye el carácter ‘in itinere’ al accidente” (1)

3.1 Ejemplos ilustrativos

El siguiente caso ocurrido en Buenos Aires, Argentina relatado por Rodolfo Aníbal Gonzalez abogado de profesión nos sirve para ilustrar el tema, motivo del presente trabajo, el mismo que resumido es el siguiente:

- a. Al amanecer del lunes 30 de enero de 1989 “Lucy” partió de su casa rumbo a su trabajo en el banco. AL llegar a la parada mientras se dirigía caminando al lugar la mujer fue interceptada y *“...amenazada por un hombre quien tras llevarla a un inmueble abandonado a pocas cuadras de allí, la violó, además de robarle el poco dinero que llevaba”*(2)

El hecho fue denunciado a la Comisaría Policial, detallando todos los pormenores como así lo exigía el oficial. Luego vinieron las pericias médicas y psiquiátricas. Relatando nuevamente ahora ante el juez en materia penal y su secretario.

¹ Idem

² www.actio.com.ar/comentarios/coment-2648.htm

Pasado el tiempo, la causa penal fue cerrada por no haberse individualizado al autor de la violación.

Al enterarse que la ley concedía en estos casos alguna indemnización a pagar por la empresa a la cual se dirigía a trabajar, es decir, por lo del accidente “In itinere” y luego ante la negativa de su empleador a responder por su reclamo, “Lucy” le inicia un proceso ante el Juzgado de Trabajo.

La mujer reclamó ante la Justicia una indemnización por el accidente “In itinere”, basándose en que como consecuencia de aquel hecho, había quedado “... con secuelas psíquicas parcialmente incapacitantes con carácter definitivo” (1)

Como era de esperar tanto su patrono como la aseguradora de éste, negaron el carácter de accidente “In itinere”, la existencia de las consecuencias psíquicas e incapacitantes y cualquier tipo de responsabilidad de indemnización.

En el fallo de primera instancia la demanda por el resarcimiento de la incapacidad originada en el accidente “In itinere” fue rechazada, por juzgar el juez que “...no fue probado el daño psíquico invocado...” producido por el hecho.

Realizada la apelación, el Tribunal de alzada dicta sentencia revocando el fallo de primera instancia *“condenando a la parte demandada a resarcir el daño psíquico sufrido por la trabajadora que fue víctima de un acto de agresión sexual **mientras se dirigía desde su domicilio a su trabajo.**”* ⁽¹⁾ Habían pasado más de ocho años desde la consumación del delito.

El ejemplo precedente nos hace ver que en la Argentina no solo los accidentes automovilísticos son calificados como accidentes *“In itinere, **sino también, aquellos actos delictivos de que son víctimas los trabajadores (heridos o muertos) cuando se dirigen o vuelven de su trabajo, por parte de delincuentes.**”*

- b.** Otro caso, aunque menos grave, sucedido en la ciudad de Tarija; Raquel Jerez Fernández empleada de la Estación de Servicio “La Terminal”, una vez concluida su jornada laboral y como era habitual se dirigía a su domicilio en su bicicleta, yendo por la calle Padilla pasando por la calle Madrid fue embestida por un automóvil dejándola tendida en el piso mientras el taxista se daba a la fuga, menos mal que Raquel estaba asegurada de manera que fue atendida en el hospital donde logró sanar sus heridas. Este accidente típicamente “In itinere” no fue tan grave como otros que con seguridad se producen en nuestra capital y que no están

¹ Idem

registrados como tales. Raquel se lamenta “...lo que más me lastimó es que se hubiera fugado..”(1)

4. CAUSAS DEL ACCIDENTE IN ITINERE

La actual forma de vida especialmente en las grandes ciudades del país obliga a realizar largos desplazamientos diarios a los empleados para acudir a sus fuentes de trabajo. Estas circunstancias muchas veces vienen impuestas por las ubicaciones de los centros de trabajo en zonas industriales ubicados lejos de los núcleos urbanos (en Tarija se tiene proyectada la zona industrial al sur de la ciudad) y, por la tendencia que tienen las familias de habitar en zonas residenciales o ciudades dormitorio como por ejemplo la ciudad del Alto en La Paz aunque no precisamente es zona residencial.

Otro de los motivos y en éste tiene mucho que ver el modelo neoliberal que impera en nuestro país a partir de la década de los años 80 es que los centros de trabajo o empresas disminuyen su personal aumentando el número de trabajadores que se emplean en diferentes lugares durante su jornada laboral, como es lógico se produce una mayor movilidad por parte de los trabajadores al ir o retornar de sus “Lugares” de trabajo.

Los desajustes en la demanda y oferta laboral generan una alta movilidad inducida.

Desde la promulgación del Decreto Supremo 21060 pareciera que aumentó de manera significativa los ritmos de trabajo y el número de horas de trabajo tal como se pudo constatar en las diferentes encuestas que se hicieron para el presente trabajo especialmente con aquellos trabajadores que prestan sus servicios en pequeñas empresas.

En consecuencia se acentúa la fatiga y el cansancio de los trabajadores lo que repercute de manera directa en su conducta durante el trayecto.

Al analizar las causas podemos encontrar que estas también pueden depender de factores **humanos y/o técnicos**.

Los factores humanos están relacionados con el comportamiento en la vía pública que tengamos tanto nosotros como terceros, verbigracia la imprudencia, problemas físicos, la negligencia, etc.. Los factores técnicos engloban aquellas causas relacionadas con el medio de transporte (vehículos en mal estado), las condiciones de uso de los caminos, la señalización, etc..

5. ACCIDENTE “EN MISIÓN”

Se entiende por accidente “En misión” los que ocurren en el trayecto que el trabajador tiene que recorrer por consecuencia de su trabajo, habitualmente en el desempeño de sus funciones o en el

"ACCIDENTE IN ITINERE"

cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales de su patrono, por ejemplo, viajes de servicio.

Este es uno de los grupos de trabajadores que están especialmente expuestos a sufrir un accidente de tráfico por la naturaleza de su trabajo. En éste grupo se incluyen por ejemplo los mensajeros, los repartidores de comida a domicilio, etc. cuya forma de trabajo les exige rapidez en la entrega de manera tal que circulan en forma a veces temeraria e incumpliendo normas de tráfico.

Hemos hecho mención al accidente de trabajo "En misión", el mismo que se da durante la jornada laboral o bien durante el cumplimiento de alguna orden del empleador, en cambio el accidente "In itinere" debe producirse al ir el trabajador a su lugar de trabajo o al retornar del mismo, en éste caso la labor aún no ha comenzado (aunque el trato que se da al accidente "En misión" es análogo al del accidente de trayecto).

Cabe hacer mención de que durante el proceso de investigación tuvimos dificultades debido a que una parte de las personas confundían ambos términos.

CAPÍTULO V

LEGISLACIÓN COMPARADA

Gran parte de los ordenamientos jurídicos del mundo tienen inserto dentro de su legislación el accidente “In itinere” como accidente de trabajo, normas que a continuación desarrollaremos para luego observar algunos datos estadísticos sobre el accidente “In itinere” en dos países de habla hispana como son España y la Argentina.

1. LEGISLACIÓN FRANCESA

La legislación francesa del año 1946 establece:

“Que es accidente de trabajo el ocurrido durante el trayecto de su residencia al lugar del trabajo y viceversa, en la medida en que el recorrido no ha sido interrumpido o desviado por un motivo dictado por el interés personal o independiente del empleo”⁽¹⁾

Al analizar la presente definición, literalmente el trabajador no tendría que interrumpir o desviarse de su ruta por ningún motivo, lo que desde nuestro punto de vista no se da en la realidad, puesto que, como ya expresamos anteriormente, muchos son los motivos por los cuáles el empleado puede cambiar de camino ocasionalmente, porque se le hizo

tarde, por mal tiempo, cuando nos encontramos con un amigo; interrumpiendo nuestra marcha.

2. LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

La Ley General de la Seguridad Social de España en el Capítulo III: Acción Protectora, Sección Primera, en su artículo 115 establece:

Concepto de accidente de trabajo:

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.
3. Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.

De lo expresado en líneas arriba se puede establecer que la legislación española es bastante amplia en cuanto se refiere al accidente “In itinere”, éste no se encuentra circunscrito como en otras legislaciones aborales, de ahí que la jurisprudencia es bastante rica y abundante en la apreciación de éste tipo de accidente laboral, pues **da al órgano jurisdiccional una amplia libertad para calificar el hecho.**

2.1 Los accidentes in ITINERE en España durante el período 1996-1999

A partir de la vigencia de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (1996) más conocida como Ley de Salud Laboral que homologa a España con los demás países de la Unión Europea, se tienen los siguientes datos:

“En el período 1996 –1999 se registraron más de cinco millones y medio de partes de accidentes de trabajo, que causaron la baja de casi tres millones de trabajadores.

En esos cuatro años 43.347 trabajadores sufrieron accidentes graves y 5.840 encontraron la muerte. De éstos, 1602 fueron in itinere” (1)

Esto significa que en España:

Cada día se producen más de 2.600 accidentes laborales.

A diario 39 trabajadores sufren accidentes graves que les apartan de sus fuentes de trabajo.

Todos los días mueren 5 trabajadores durante la jornada laboral o en el trayecto de ida o vuelta del trabajo.

2.2 Comparación total de accidentes en el período comprendido entre 1996 y 1999 en España.

| | 96 | 97 | 98 | 99 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|
| Accidentes | 1.212.846 | 1.321.940 | 1.486.109 | 1607.453 |
| Accd. Baja | 616.237 | 676.644 | 752.882 | 865.980 |
| Graves | 10.685 | 10.393 | 10.649 | 11.620 |
| Mortales | 982 | 1.070 | 1.071 | 1 115 |
| In itinere | 39.338 | 43.659 | 51.961 | 50.389 |
| Mort. Itin. | 322 | 284 | 420 | 476¹ |

2.3 Los accidentes “in itinere” en España durante el año 2000

En España, durante el año 2000, “...más de 750 personas perdieron la vida en accidentes laborales de tráfico, **seis de cada diez murieron en el itinerario de su casa al trabajo** y los otros cuatro restantes en percances ocurridos dentro de la jornada laboral.

Casi la mitad de los 1.572 trabajadores fallecidos en accidente laboral murió cuando se desplazaba a pie como peatón o mientras conducía un vehículo”(2)

Haciendo una comparación podemos mencionar que el accidente camino al trabajo aumenta progresivamente en éste país, esto quiere

¹ Idem

² www.dgt.es/revista/num144/dgt-infome.html

decir que de cada tres muertos en accidente laboral, uno es “In itinere”

Según los datos del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia, “de los 1.572 trabajadores que perdieron la vida en accidente laboral, 462 fallecieron en n accidente in itinere y 300 perdieron la vida en misión” ¹

2.4 Trabajadores fallecidos por causas de accidente “In itinere”

Si sumamos los accidentes laborales que se producen dentro como fuera de la jornada laboral, casi la mitad de las víctimas mortales tienen como causa el tráfico, dato que se debe tomar muy en cuenta, sobre todo si se compara la evolución de éstos accidentes en los últimos años: Si en 1996 los accidentes “In itinere” representaban la cuarta parte del total de los accidentes laborales con muerte, en el año 2000 el porcentaje creció hasta alcanzar una tercera parte.

Citando la misma fuente, según Luis Montoro catedrático de Seguridad Vial y director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia, una de las causas que determinan éstas situaciones (los accidentes camino al trabajo) son las distancias cada vez mayores desde las zonas residenciales hasta los parques industriales.

Según el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España, en sus propias estadísticas resalta un cambio fundamental en el patrón

¹ Idem

tradicional de los accidentes de trabajo:

“El accidente laboral más grave, o con resultado de muerte, tiende a ocurrir fuera del trabajo”

3. LEGISLACIÓN ARGENTINA

País limítrofe con el nuestro, en su Ley No 24.557 de Riesgos del Trabajo, Capítulo III, Contingencias y Situaciones Cubiertas, y en su Artículo 6, establece lo siguiente:

“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 hubiera 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 horas (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.

La ley Argentina circunscribe más al accidente “In itinere”, lo que de alguna manera pareciera que facilita una interpretación por parte de las personas especializadas o no en materia laboral, pero a la vez limita las

facultades del órgano jurisdiccional cuando algún caso relacionado llegue a su conocimiento o cuando se tenga que dictar una sentencia equitativa.

Acatando lo que dice la norma Argentina, es importante que el trabajador:

- Declare por escrito ante su patrono el lugar de sus estudios presentando cuando menos una constancia (certificado) de ello.
- Manifestar si concurre a otro centro de trabajo.
- Declarar si irá a cuidar a algún familiar directo enfermo que no viva con él.

Tomando en cuenta nuestra forma de ser de nosotros los bolivianos, estos requisitos difícilmente han de ser cumplidos por los obreros.

3.1 El accidente in itinere en Argentina

Según la Superintendencia de riesgos del Trabajo, en la Argentina fallecen 900 personas al año, por lesiones producidas en el trabajo (2,5 personas al día), cifra a la que se debe agregar las 17.000 lesiones que se producen al mes, de las cuáles 1.000 ocurren en la vía pública, esto multiplicado por los doce meses del año, nos muestra que el porcentaje de accidentes en éste país es muy significativo.

Según datos oficiales sobre las lesiones producidas en el ámbito laboral en los años 1997 y 1998 se tienen lo siguiente:

“ACCIDENTE IN ITINERE”

| 1997 | 1998 |
|---|---|
| 365.392 personas siniestradas (30.000 al mes, más de 1.000 por día) | 462.006 personas siniestradas (38.000 al mes, más de 1.000 por día) |
| 8.789 siniestros in itinere (más de 24 por día) ¹ | 36.403 siniestros in itinere (100 por día) |

Resulta importante destacar, según la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, citando la misma fuente, que las lesiones producidas “In itinere” representan casi el 41 % de los accidentes con muerte, y alrededor del 20 % los accidentes graves. Señalando también que las lesiones “In itinere” representan el 8,1 % de la totalidad de las lesiones producidas en ámbitos laborales, surgiendo como una evidencia un aumento de los accidentes camino al trabajo a medida que aumenta la gravedad de las lesiones producidas.

I. OTRAS LEGISLACIONES

De acuerdo con las expresiones de Alfredo Ruprecht, en la misma obra, página 197, el accidente “In itinere” es considerado accidente de trabajo por la ley Sueca (1922), Austria (1917), Checoslovaquia (1921), Servia (1926) y Polonia (1924).

CAPÍTULO VI

JERARQUÍA DE LAS LEYES

Como es de nuestro conocimiento, las normas que forman parte del derecho positivo de un Estado no son un conjunto de normas desordenadas y yuxtapuestas destinadas a resolver los casos que se suscitan dentro la colectividad, más bien todo lo contrario, constituyen un todo ordenado y jerarquizado, es decir, forman un sistema. De ahí que una ley sancionada por el Congreso no debe ser contraria a la Constitución Política del Estado, pues sería fácilmente impugnada ante el Tribunal Constitucional creado hace pocos años atrás en nuestro país justamente para ese cometido.

1. LA PIRÁMIDE DE KELSEN

Fue el maestro Kelsen quién menciona en alusión al ordenamiento jurídico, que no constituyen “... *un sistema de normas jurídicas de igual jerarquía, situadas unas al lado de las otras...sino un orden gradado de diferentes capas de normas*”(1)

Un discípulo de Kelsen, Merkl hace la comparación de esa estructura con la de una pirámide en cuyo vértice está la **Constitución**, luego en un plano inmediatamente inferior se encuentra la Ley que debe ser

¹ Abelardo Torr , “Introducción al Derecho”, Pág. 215

conforme a la Constitución. Ésta en muchos casos no entra en detalles cuyas disposiciones deben ser reglamentadas por la **ley**.

La ley, a su vez puede ser objeto de reglamentación por **decretos** emanados del Poder Ejecutivo, que pormenorizan y detallan las disposiciones generales de la ley.

Siguiendo éste plano descendente se llega a la **sentencia judicial** que representa la aplicación concreta, individualizada de las normas generales contenidas en la Constitución, la ley y el decreto reglamentario. Dentro de éste mismo nivel de reglas particulares y concretas se encuentran el **acto administrativo** (Ej. Una expropiación o nombramiento para un cargo público) y el **contrato**, que es el acto jurídico por medio del cual se establece una relación de derecho entre dos personas.

1.1 Constitución Política del Estado

Llamada también Carta Magna, es la ley suprema o fundamental que rige la organización y el funcionamiento de un Estado. Dicho conjunto de leyes o reglas fundamentales tienen por finalidad fijar y limitar las facultades que el pueblo impone a los gobernantes que eligen, donde además está insertos principios y los derechos y las garantías de los ciudadanos.

1.2 Ley

Es toda norma jurídica reguladora de los actos y de las relaciones humanas y dictado por órgano competente, como es el Congreso o Poder Legislativo en nuestro país.

1.3 Decreto

Es una resolución del Poder Ejecutivo que va firmada por el Presidente, con el refrendo de uno o varios ministros generalmente del área a que la resolución se refiere, requisito sin el cual carece de validez.

Dentro de los decretos encontramos los decretos reglamentarios mediante los cuales el Poder Ejecutivo pormenoriza y detalla las disposiciones más generales de las leyes, a fin de que pueda procederse a la ejecución de las mismas.

Existen también reglamentos que se dictan para regular en forma general y abstracta determinadas materias sin que se trate de la ejecución de normas preexistentes.

1.4 Ordenanza

El término ordenanza está reservado según la tradición para reglamentos de carácter general emanados de autoridades distintas del

Poder Ejecutivo, como la ordenanza municipal o la ordenanza universitaria dictada por las autoridades universitarias.

Hemos Querido dar relevancia a los conceptos precedentes en lo que se refiere a la jerarquía de las leyes por el hecho de que el accidente “In itinere”, del cual trata nuestro trabajo se encuentra normado en el Reglamento a la Ley de Pensiones de manera clara aunque supeditada a una condición: Cuando el empleador provea el medio de transporte.

Tomando en consideración ésta jerarquía de nuestro ordenamiento jurídico, ésta norma debe estar establecida en la Ley General del Trabajo, ley sustantiva que rige las relaciones obrero –patronales y además sin condicionamientos de ninguna naturaleza.

2. EL ACCIDENTE IN ITINERE EN LA LEY GENERAL DEL TRABAJO BOLIVIANA

Al definir el accidente de trabajo la Ley General del Trabajo en su artículo 81 cuyo texto transcribimos por segunda vez: “...es toda lesión traumática o alteración funcional, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte originada por una fuerza inherente al trabajo...” concepto que desde nuestro punto de vista no precisa al accidente “In itinere”.

Esta falta de alusión “expresa” del instituto al cual nos referimos, va en perjuicio de una gran parte de los obreros y sus familias que tienen ésta

contingencia durante el trabajo subordinado o lo que es peor aún, en caso de muerte .

El hecho de que éste tipo de contingencia se produzca fuera de los límites físicos de la empresa, es decir, en “Tierra de nadie” explica en que se haga menos hincapié en cristalizarla como norma por parte del legislador coadyuvado con la inercia del empresario a quién supuestamente “No le conviene” por el resarcimiento que debería efectuar al suceder el siniestro.

Como fuentes de empleo y de riqueza, las empresas no pueden y no deben eludir su responsabilidad social para con sus empleados, ya que éstos no sólo ponen al servicio de las empresas su capacidad de trabajo, sino también su integridad física.

Los patronos tienen que tomar conciencia de que lo que le afecte a sus empleados fuera del ámbito de la empresa también debe ser tomado en cuenta pues contar con un obrero saludable aparte de constituir una obligación es beneficioso para la empresa.

2.1. Problemas que trae la falta de previsión del accidente in itinere en la Ley General del Trabajo

La ausencia de previsión sobre el accidente in itinere conlleva enormes problemas y perjuicios no solo para el trabajador sino también para su familia, las más sobresalientes entre otras son las siguientes:

“ACCIDENTE IN ITINERE”

- a. El obrero y/o empleado con accidente in itinere no puede concurrir a su fuente de trabajo, frente a este hecho el empleador adopta la rescindir de la relación laboral, dejando en total desamparo al obrero en siniestro.
- b. El trabajador afectado por accidente de in itinere no tiene la posibilidad de su rehabilitación, precisamente por falta de atención médica y los recurso económicos.
- c. En caso de fallecimiento del trabajador por accidente in itinere, sus herederos no reciben ninguna indemnización que permita la subsistencia de la vida, quedando en total huerfandad y desamparo legal.
- d. La falta de previsión legal sobre el accidente in itinere, genera desprotección total para el trabajador, por que el empleador no tiene la obligación de asumir responsabilidades de las contingencias del accidente del trabajo: su rehabilitación, invalidez, muerte, riesgo profesional del trabajador.
- e. El trabajador accidentado no tiene ingresos económicos para la manutención de él y de su familia, por que no tiene la posibilidad de desarrollar actividad laboral remunerada.

Los ingresos económicos es determinante para la estabilidad de la familia del trabajador, el accidente del trabajo genera carencia de

recursos económicos, este hecho puede ser catastrófico para la vida del trabajador y de su familia.

Estos son algunos problemas que emerge de la falta de presión del accidente in itinere en la Ley General del Trabajo, porque si estuviera regulado dentro del marco legal éste accidente, con seguridad el trabajador estaría bajo la protección legal del empleador, quien asumiría las responsabilidades del accidente in itinere.

3. ASPECTOS A TOMARSE EN CUENTA EN LA ELABORACIÓN DE LA NORMA SOBRE EL ACCIDENTE IN ITINERE

Considero que la normativa que establezca el accidente “In itinere” no debería de manera alguna permanecer supeditada a condiciones como lo está en el Reglamento a la Ley de Pensiones tratándose de nuestra legislación vigente, y en algunos ordenamientos jurídicos como en Argentina, Suecia, Francia, etc.. La única condición válida debería hacer mención a que el accidente se haya producido a consecuencia del trabajo, situación que señala el nexo causal entre el accidente y las áreas del empleado.

El hecho de que se limite con ciertas condiciones a este instituto como: Esperar a que el obrero inicie su recorrido siempre “Desde su domicilio o residencia”, asimismo que durante el trayecto “No se desvíe o no interrumpa su recorrido” y que el mismo, deba ser el “Habitual”, etc. no

“ACCIDENTE IN ITINERE”

hacen más que restringir la libertad inherente a toda persona, haciendo que el obrero actúe como un autómatas, actuaciones que en la realidad no van a cumplirse por la misma naturaleza del ser humano que convive en sociedad donde atraviesa situaciones muchas veces imprevisibles con las que tiene que lidiar a diario.

Por lo tanto, el legislador a tiempo de considerar la incorporación del accidente in itinere en la Ley General del Trabajo debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- La actividad laboral en nuestro país está en todo nivel, desde la prestación de servicios domésticos hasta altos cargos jerárquicos.
- Cuyos centros de servicios y/o productividades donde el trabajador va a desarrollar su labor, se encuentran en distintas áreas geográficas de nuestra ciudad de La Paz y El Alto.
- En todos ellos existen una relación laboral de dependencia y subordinación.
- Sin embargo, no todos están Afiliado o Asegurado al Sistema de Reparto, ni cuentan con el Seguro de Salud.
- Los trabajadores de una empresa pública y/o privada tienen sus domicilios en diversas zonas de la ciudad de La Paz y El Alto.

“ACCIDENTE IN ITINERE”

- Esto demuestra que un trabajador de una empresa no tiene la misma ruta que el otro trabajador, sino cada uno tiene distinto camino o ruta para dirigirse y retornar a su fuente de trabajo.
- El trabajador tiene como causa fundamental para salir de su casa, ir por el trayecto, así como retornar de su trabajo, es única y exclusivamente el “trabajo”.
- Por ocasión de trabajo, debe entenderse toda actividad individual, colectiva y material que concurra al objeto de la empresa, entre esos medios y actividades debe contarse el acto de dirigirse al trabajo.
- Por que desde que el obrero comienza a hacerlo, sustraído como se encuentra en todo otro empeño que no sea el de emprender su acostumbrada labor, puede decir que se pone al servicio del patrono.
- El empleador tiene la obligación de preservar la salud el capital humano, al igual que a una máquina de producción.

Bastará que el accidente para ser “In itinere” debe producirse al ir el empleado a su trabajo o al retornar del mismo, concepto amplio que debe dejarse librado al criterio e interpretación del órgano Legislativo para que dentro del marco del principio protectivo y oportuno se elabore una norma que beneficie a la familia trabajadora.

4. PRINCIPIOS RELACIONADOS CON EL TEMA: ACCIDENTE IN ITINERE

Todos sabemos que el derecho a la salud, a la continuidad de los medios de subsistencia, al mejoramiento de las condiciones de vida, entre otros, constituye derechos esenciales en el que se ven comprendidas la dignidad de las personas.

Estos derechos no solamente tienen aceptación en nuestra Constitución Política del Estado y en nuestras leyes específicas como la Ley General del Trabajo, el Código de Seguridad Social, sino también en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, así como en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de los cuáles formamos parte como Estado, y que a continuación señalo cada uno de ellos:

4.1. Constitución Política del Estado

Cuando el artículo 158 sostiene que el Estado tiene la *“Obligación de defender al capital humano protegiendo la salud de la población, asegurará la continuidad de sus medios de subsistencia y rehabilitación de las personas inutilizadas, propenderá asimismo al mejoramiento de las condiciones de vida del grupo familiar”*. Este es una norma marco y de carácter vinculante que merece su cumplimiento.

4.2. Declaración Universal de los Derechos Humanos

En cuyo artículo 25, menciona: *“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, a sí como a su familia, la salud y bienestar...tiene asimismo derecho a los seguros en casos de...invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias ajenas a su voluntad”*

4.3. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

Que en sus artículos 11 y 12 establece que toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado, a una mejora continua de las condiciones de existencia, así como al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental.

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES

Después de haber desarrollado la presente investigación y en la dinámica de generar propuestas alternativas con objetivos apropiados para dar protección al trabajador se pudo llegar a las siguientes conclusiones:

1. Los riesgos del trabajo no solamente son distintos de una época a otra, sino que constantemente están en evolución e incremento, especialmente por efecto del avance tecnológico, esto hace que aparezcan nuevos peligros de cuya gravedad nos damos cuenta después de cierto tiempo.
2. Con el advenimiento del modelo neoliberal en nuestro país en la década de los años 80 se presentan fenómenos como: la denominada relocalización de los trabajadores, los desajustes en la demanda y oferta laboral, acrecentándose la actividad informal en la economía, generando una mayor movilidad de los empleados consiguientemente aumentan también los accidentes camino al trabajo.
3. La tendencia actual de construir zonas o parques industriales en sitios alejados de la ciudad da lugar a un uso mayor del transporte ya sea individual o colectivo incrementando los accidentes “in itinere”.

4. La legislación Nacional, no es uniforme a la hora de dar una definición de accidente de trabajo; porque la Carta Magna establece principios de oportunidad y eficacia para la protección y preservación del capital humano, sin embargo la ley especial no regula en forma concreta con relación al accidente in itinere.
5. Se tiene en evidencia que toda la normatividad en materia social, implícitamente establecen como única causal del accidente de trabajo la actividad laboral de “trabajo”
6. Nuestra Ley General del Trabajo no da una definición expresa del accidente “In itinere”, existe vacío jurídico en este tema.
7. En razón de que el accidente “In itinere” no es reconocido, en nuestra ciudad y en general en el país no se cuenta con estadísticas y registros sobre el mismo.
8. A medida que las sociedades se desarrollan, el accidente “In itinere” va incrementándose paulatinamente como lo demuestran las estadísticas de países como España y Argentina, (Bolivia no es la excepción) motivo por el cual cobra mayor importancia para el legislador en la actualidad.
9. La mayoría de los ordenamientos jurídicos reconocen en la actualidad al accidente “In itinere” como accidente de trabajo.

CAPÍTULO VIII

RECOMENDACIONES

En función a las conclusiones arribadas a través del presente trabajo de Investigación se plantean las siguientes recomendaciones:

1. Elaborar una definición uniforme de accidente de trabajo para todos los cuerpos legales que tengan que ver con el tema.
2. Como país componente de la Organización Internacional del Trabajo es deber del Estado acatar las recomendaciones de la entidad, significando que debe considerarse al accidente "In itinere" como accidente laboral.
3. Se recomienda asumir como fundamentos a la hora de definir el accidente "In itinere" los siguientes criterios :
 - a. Los accidentes "In itinere" se producen por motivo del trabajo, pues si el empleado no hubiera concurrido a su fuente de trabajo, el accidente no hubiera ocurrido.
 - b. Existe un nexo de causalidad entre el trabajo y el accidente, por ende la indemnización al trabajador afectado.

ACCIDENTE IN ITINERE”

- c. La jornada laboral no se limita al horario durante el cual el trabajador cumple sus funciones, sino que comienza desde que se dirige al lugar de trabajo y concluye dentro de un lapso prudente.

Se recomienda reconocer al accidente “In itinere” como accidente de trabajo en nuestra Ley General del Trabajo, acto que reflejaría un logro social muy importante de un Estado protector y de bienestar como el que propende ser el nuestro.

Por último el concepto o definición del accidente “In itinere” no debería estar sujeta a condiciones, excepto una: Que el accidente se haya producido como consecuencia del trabajo, situación que señala el nexo causal, lo que significa que los requisitos tanto teleiológico, cronológico como topográfico, que deben concurrir para su formación, se deberán dejar para su interpretación, al buen criterio del juez

BIBLIOGRAFÍA

- RAOZ, MARIO** “Digesto de la Legislación Boliviana” Tomo II Ed. Renacimiento, La Paz, Bolivia, 1929.
- ABAÑELLAS, GUILLERMO** “Compendio de Derecho Laboral” Tomo IV Ed. Omeba, Bs. As. Argentina.
- ALDERA, RAFAEL** “Derecho de Trabajo” Tomo I Ed. Ateneo, Bs. As. Argentina.
- BEVEALI, MARIO** “Evolución y Fundamento de la Responsabilidad del Patrono” Tomo I Ed. Tipográfica, Bs. As. Argentina.
- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA** Ed. Bibliográfica Bs. As. Argentina.
- HERNÁNDEZ PASTORINO** “Infortunios del Trabajo” Ed. Talleres Gráficos, Bs. As. Argentina, 1969.
- JIMENEZ, RAÚL** “Compilación de Leyes Sociales” Ed. Renovación, La Paz, Bolivia 1980.

ANEXOS

I.- DATOS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Accidentes ocurridos en el departamento de La Paz Y El Alto en los periodos 2001, 2002 y 2003

Para una investigación valedera y confiable se ha realizado una comparación de las estadísticas de accidentes de tránsito sucedido en la ciudad de La Paz y El Alto, cuya fuente es el Organismo Operativo del Tránsito de ambas ciudades, misma que demuestra lo siguiente:

TOTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2001 – 2003

| | 2001 | 2002 | 2003 | Total |
|------------|--------|-------|-------|--------|
| ACCIDENTES | 10.493 | 8.822 | 4.313 | 23.628 |
| HERIDOS | 3.350 | 2.560 | 1.332 | 7.242 |
| FALLECIDOS | 480 | 679 | 210 | 1.369 |

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR SEXO

| | 2001 | 2002 | 2003 | Total |
|---------|--------|--------|-------|--------|
| VARONES | 17.128 | 13.330 | 7.251 | 37.709 |
| MUJERES | 536 | 447 | 75 | 1.058 |

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR EDAD

| | 2001 | 2002 | 2003 | Total |
|--------------------|------|-------|------|-------|
| HOMBRES MAYORES | 751 | 1.425 | 906 | 3.082 |
| HOMBRES | 52 | 305 | 426 | 783 |

| | | | | |
|----------------|----|-----|-----|-------|
| MENORES | | | | |
| MUJERES | 67 | 786 | 680 | 1.533 |
| MAYORES | | | | |
| MUJERES | 44 | 305 | 242 | 591 |
| MENORES | | | | |

ACCIDENTES DE TRANSITO POR SERVICIO PÚBLICO - PARTICULAR

| AUTOMÓVILES | 2001 | 2002 | 2003 | Total |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| SERVICIO PÚBLICO | 4.531 | 4.441 | 2.784 | 11.756 |
| SERVICIO PRIVADO | 2.988 | 2.097 | 772 | 5.857 |

Como se podrá observar en los cuadros presentados en las ciudades de La Paz y El Alto, durante el período 2001 a 2003 se tiene un porcentaje muy alto de accidentes de automovilísticos de toda índole (Atropellos, colisiones, caída de pasajeros, vuelcos, etc.) de entre ellos, 7.242 personas resultaron heridas entre leves y graves, las mismas que debieron ser atendidas en los distintos hospitales del departamento, por último, durante ese período perdieron la vida más de 800 personas.

A la pregunta sobre la cantidad de las personas fallecidas como consecuencia de accidentes "In itinere". El Comandante de Transito de Tránsito de La Paz, estima que "... estimo que del cien por ciento de las personas fallecidas, un diez por ciento son en el trayecto al ir o al retornar de su trabajo"

tomando en cuenta ésta apreciación podemos afirmar que en la ciudad La Paz y el Alto durante ese período se produjeron más de 23.628 accidentes de tránsito "In itinere" y aproximadamente 1.369 personas perdieron la vida en la misma circunstancia. Dato muy significativo en comparación con la cantidad de habitantes que viven en el departamento.

Según el entrevistado, el Organismo Operativo de Tránsito de La Paz no cuenta con datos estadísticos de accidentes "In itinere" precisamente porque no existe la necesidad de tomarlos en cuenta "Es la primera vez que me interrogan" mencionó el responsable.

ENTREVISTAS

1. Empleadores

Realizando un resumen de las entrevistas efectuadas a patronos y/o empleadores en las empresas de los medios productivos, se pudo evidenciar y como era de suponer, que en la mayoría de los entrevistados no están de acuerdo que el accidente In itinere sea considerado accidente de trabajo por ende incorporado en la Ley General del Trabajo "...porque va a ser muy difícil probar que elabajador no se dirigía a su casa **al salir del trabajo especialmente**, este puede realizar compras, visitar amigos, etc ¿cómo podríamos controlar al personal? Son las respuestas que se tuvo a las preguntas.

2 Jueces y abogados

En forma coincidente los jurisconsultos y los administradores de justicia manifiestan que no existe una norma específica que regule con relación el accidente camino al trabajo o viceversa, In itinere, "...cualquier acción que la ley tenga y que sea debidamente normado, va a facilitar grandemente la labor del juez al tomar una decisión". De la misma manera los abogados advierten la necesidad que ésta contingencia debe estar normada en la ley, eventualmente estos casos se resuelven aplicando jurisprudencia comparada, la costumbre, los principios generales, la equidad, etc..

Ministerio de Trabajo

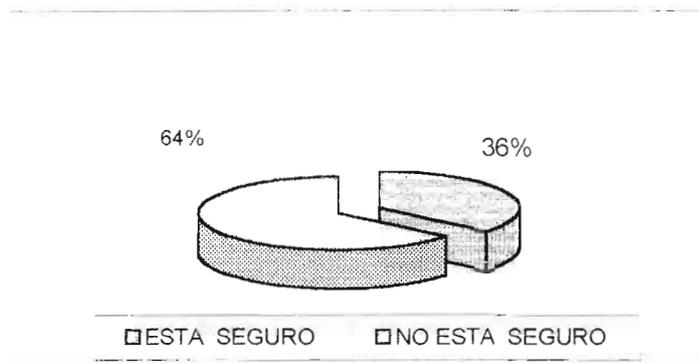
su parte el Director Nacional de Trabajo a tiempo de ser evistado sostiene que: "...sólo un cuarenta por ciento de las presas están registradas en ésta Dirección, sobre todo la actividad normal escapa del control del Ministerio de Trabajo... lo que significa el otro sesenta por ciento de los obreros o empleados no gozan de seguros, obligación incumplida por una gran parte de los patronos.

es una realidad en nuestras ciudades de nuestro país donde una gran parte de los empresarios en especial los pequeños no aseguran a los obreros por el costo que ello significa, las instituciones y las presas grandes no están al margen, casi todas ellas cuentan con personal "Eventual" con varios años de servicio.

I Encuestas a los trabajadores

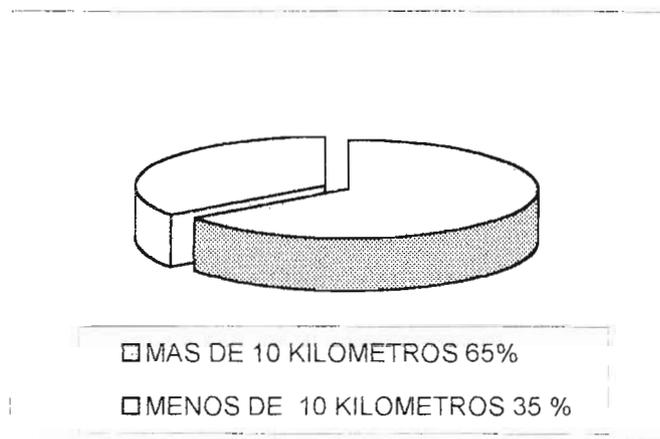
robóramos las afirmaciones precedentes con los datos de las encuestas realizadas a trabajadores en relación de dependencia durante elaboración del presente trabajo de investigación, la misma contiene gráficos para facilitar su interpretación:

¿Está Ud. asegurado?



Este porcentaje de trabajadores que no cuentan con seguro social, demuestran la realidad en que se desenvuelve el trabajador asalariado en nuestro departamento, diversos factores que tienen que ver con la pobreza y la educación en especial, inciden en que algunos de sus derechos sufran grave menoscabo con la complicidad del empleador que busca en la mayoría de los casos burlar la ley en provecho propio.

¿Cuántos kilómetros recorre Ud. desde su domicilio para llegar a su trabajo?

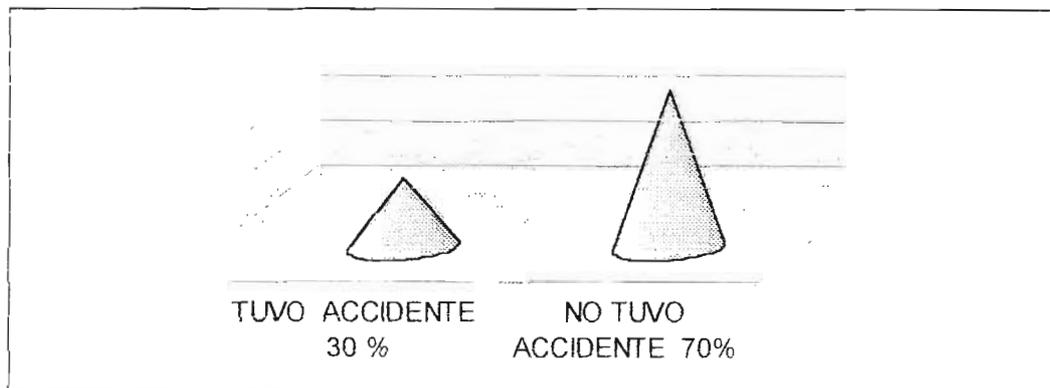


Tomando en cuenta la topografía y el crecimiento demográfico de la ciudad de La Paz y El Alto con relación a la actividad productiva, claro

Alta con grandes perspectivas de crecimiento en los próximos años, las distancias que recorre el obrero para llegar a su fuente de trabajo son relativamente considerables, lo que no ocurre en las ciudades como Tarija, Cochabamba y Oruro.

A pesar de que el artículo 10 de la Ley General del Trabajo, establece que si el lugar de trabajo dista más de dos kilómetros, el Estado podrá imponer a los empleadores la obligación del traslado, actualmente sólo el espíritu de dicha disposición subsiste, pues la distancia que media entre el domicilio del trabajador y el centro laboral es mayor a diez kilómetros.

¿Tuvo Ud. algún accidente al ir a su trabajo o al volver de éste?



El gráfico nos muestra que el once por ciento (11 %) de los obreros sufrió un accidente "In itinere", porcentaje altamente significativo para la ciudad cuya principal característica es la tranquilidad, estimamos que el factor preponderante para el aumento de los accidentes en la ciudad de la Paz aparte de los ya mencionados, es el incremento del

parque automotor durante los últimos años unido a la falta de educación vial por parte de los conductores y peatones. Además en la ciudad de El Alto, un buen porcentaje de los obreros utilizan la bicicleta para dirigirse al lugar de su trabajo, móvil que de por sí entraña cierto riesgo ya sea por imprudencia o velocidad del conductor y falta de mantenimiento de las mismas.

Por todo lo expresado anteriormente, podemos señalar que un buen porcentaje de la población en relación de dependencia sufre accidentes "In itinere", contingencia que al no estar debidamente normada, muchas veces no llega al órgano jurisdiccional, situación que va en perjuicio del obrero y su familia.