

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



**EL ACCIDENTE DE TRAYECTO Y SU NECESIDAD DE
CONSIDERACIÓN COMO ACCIDENTE DE TRABAJO EN LAS
NORMAS TÉCNICAS DE SEGURO COMPLEMENTARIO DE
TRABAJO DE RIESGO**

Tesis para obtener el grado académico de Maestra en Derecho del
Trabajo y de la Seguridad Social que presenta:

Joyce Mariana Cieza Mora

Asesora:

Estela Encarnación Ospina Salinas

Lima, 2025


Informe de Similitud

Yo, Estela Encarnación Ospina Salinas, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis titulada(o) El accidente de trayecto y su necesidad de consideración como accidente de trabajo en las normas técnicas de seguro complementario de trabajo de riesgo, de la autora Joyce Mariana Cieza Mora, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 26%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 25/11/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de investigación, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha:

Lima, 25 de Noviembre de 2025.

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Ospina Salinas, Estela Encarnación</u>	
DNI: 06722520	Firma 
ORCID: 0000-0002-5361-9777	

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación versa sobre la exclusión del accidente de trayecto o in itinere, de la definición de accidente de trabajo prevista en la normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales peruana denominada “Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo” (en adelante “NTSCTR”) bajo el marco de la seguridad social. Tal exclusión genera que los trabajadores peruanos que realicen actividades calificadas como riesgosas y sufran un accidente de trayecto, no sean cubiertos por el SCTR, seguro, que otorga coberturas especiales que se diferencian de otros seguros; principalmente en lo referido a las prestaciones económicas; esto es, a las indemnizaciones o pensiones de invalidez parcial o permanente en atención al grado de incapacidad del trabajador.

En esta investigación realizaremos un análisis jurídico respecto de las diversas normas nacionales que contienen definiciones generales de accidentes de trabajo, a fin de dejar en evidencia que todas ellas permiten el acogimiento de sucesos sustentados en el elemento ocasionalidad; esto es, sustentados en una relación indirecta entre el trabajo y el daño, como es el caso del accidente de trayecto. En efecto, en este tipo de accidentes, el trabajo no es la causa, sino la ocasión en virtud de la cual se expone al trabajador a determinados riesgos en el desplazamiento al ir o volver de su centro de trabajo y es durante dicho desplazamiento que se produce el accidente.

Asimismo, se ha identificado normativa nacional preventiva y general en materia de seguridad y salud en el trabajo que regula “una obligación o deber de prevención” únicamente en los desplazamientos del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo, cuando el empleador haya suministrado el transporte ya sea de forma directa o indirecta o, si el desplazamiento se constituye en una condición de trabajo. De igual manera, se ha identificado normativa especial minera y de hidrocarburos que consideran a los mismos supuestos de desplazamiento cuando el empleador suministra el transporte, como accidentes de trabajo. Sin embargo, tal regulación normativa general y especial en materia de SST, evidencia el retraso de la normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales “NTSCTR”; en tanto a la fecha no protege los accidentes producidos en los supuestos de desplazamiento mencionados, al no considerarlos accidentes de trabajo.

Adicionalmente a dicho análisis, se realiza un análisis comparado a nivel legislativo y jurisprudencial tomando como referencia a países sudamericanos y a España en Europa; con la finalidad de identificar que a nivel legislativo se considera internacionalmente al accidente de trayecto —*con ciertos matices o restricciones dependiendo de la legislación*— como accidente de trabajo. Asimismo, se tiene como finalidad identificar y analizar los “criterios legales” que se vienen identificando y aplicando en la jurisprudencia internacional comparada, para efectos de sustentar la existencia de un accidente de trayecto-trabajo y que son: El elemento Ocasionalidad, el Principio Pro-Conciliación, el Principio o Deber de Prevención y los Presupuestos constitutivos de un accidente de trayecto-trabajo.

Finalmente, es de suma relevancia considerar lo promovido por la Organización Internacional del Trabajo en sus Convenios 121° y 102° (sobre incorporar una definición del accidente de trabajo incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente en el trayecto es considerado accidente de trabajo y, sobre las prestaciones sociales mínimas; respectivamente); así como, el criterio extensivo de la seguridad social en materia de protección reparatoria de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales especialmente en un contexto laboral y socio-económico como el peruano; que cuenta con fundamentos legales suficientes para motivar mediante esta investigación una propuesta de inclusión a la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR, a aquellos supuestos de accidentes de trayecto en los que existe intervención por parte del empleador, al suministrar el transporte (sea o no condición de trabajo) y/o porque dicho supuesto de accidente ya es considerado como accidente de trabajo por alguna norma sectorial nacional.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: ACCIDENTES DE TRABAJO, ACCIDENTES DE TRAYECTO Y EL ASEGURAMIENTO DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO (SCTR)	7
1.1. Accidente de Trabajo	7
1.1.1. Definición general de accidente de trabajo y presupuestos legales que lo configuran	7
1.1.2. Definiciones de accidentes de trabajo en la diversa normativa y jurisprudencia peruana y su sustento en el elemento ocasionalidad. Problemática.	12
1.1.3. Definición de accidente de trabajo en la normativa general de salud.....	13
1.1.4. Definición de accidente de trabajo en las normas técnicas de aseguramiento bajo el marco de la tutela de la seguridad social: “Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo”	14
1.1.5. Definición de Accidente de Trabajo en la normativa general preventiva en materia de seguridad y salud en el Trabajo: Ley y Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo	16
a) Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (Ley N° 29783)	18
b) Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (en adelante RLSST) - Decreto Supremo N.º 005-2012-TR	19
1.1.6. Definiciones de accidente de trabajo en la normativa peruana en materia de seguridad y salud ocupacional en minería.....	21
1.1.7. Definiciones de accidente de trabajo en la normativa de seguridad en actividades del sector hidrocarburos	24
1.1.8. Definición y configuración del accidente de trabajo en la jurisprudencia Peruana y su sustento en el elemento ocasionalidad	25
1.2. Accidente de Trayecto	33
1.2.1. Definición y controversias.....	33
1.2.2. Naturaleza jurídica del accidente de trayecto	35
1.2.3. Requisitos Genéricos del accidente de trayecto	35
a) Trabajador por cuenta ajena (elemento subjetivo).....	36
b) Lesión (elemento objetivo).....	36
c) El nexo causal “elemento ocasionalidad” en un accidente <i>in itinere</i>	36
1.2.4. Requisitos específicos del accidente de trayecto.....	38
a) Elemento teleológico	38
b) Elemento topográfico.....	38
c) Elemento cronológico	38

d) Elemento de idoneidad del medio o mecánico.....	39
1.2.5. Argumentos que cuestionan la admisión de los accidentes de trayecto como accidentes de trabajo	39
1.2.6. Argumentos promueven la consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo en las NTSCTR.....	40
1.3. Antecedente normativo de aseguramiento en Perú que no excluyó al accidente de trayecto como accidente de trabajo	41
1.4. Actual normativa de aseguramiento peruana “NTSCTR”: Exclusión del accidente de trayecto como accidente de trabajo	44
1.4.1. Supuestos de accidentes considerados como accidentes de trabajo y asegurados por el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo	46
CAPÍTULO II: CRITERIOS LEGISLATIVOS Y JURISPRUDENCIALES COMPARADOS QUE SUSTENTAN LA CONSIDERACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRAYECTO COMO ACCIDENTE DE TRABAJO EN LA NORMATIVA DE ASEGURAMIENTO DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO	
51	
2.1. La consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo a partir de la legislación y jurisprudencia comparada.....	53
2.1.1. Legislación Comparada: España, Argentina, Chile, Colombia y Perú	53
2.1.2. Jurisprudencia Comparada que sustenta el accidente de trayecto en: El Principio Pro-Conciliación, el Deber de Prevención, el Elemento Ocasionalidad y los Elementos que configuran el accidente de trayecto: España, Argentina, Chile y Colombia y Perú.....	61
2.1.2.1. El Elemento Ocasionalidad en la legislación y jurisprudencia comparada	62
a) El Elemento Ocasionalidad: Naturaleza jurídica.....	62
b) Elemento Ocasionalidad: Legislación y Jurisprudencia Española (Europa).....	64
c) Elemento Ocasionalidad: Legislación y Jurisprudencia en Sudamérica	67
2.1.2.2. El principio pro-conciliación en la legislación y jurisprudencia comparada	77
a) El principio pro-conciliación: naturaleza jurídica.....	77
b) El principio pro-conciliación: jurisprudencia comparada	79
2.1.2.3. El principio o deber de prevención en la legislación y jurisprudencia comparada	93
a) El principio o deber de prevención: naturaleza jurídica	93
b) El principio o deber de prevención: legislación y jurisprudencia comparada.....	95
2.1.2.4. Requisitos constitutivos para la configuración de un accidente de trayecto-trabajo.....	106
a) Jurisprudencia Española: Elementos constitutivos del accidente de trayecto.....	107

b) Jurisprudencia argentina: elementos constitutivos del accidente de trayecto.....	110
c) Jurisprudencia Chilena: Elementos constitutivos del accidente de trayecto.....	111
d) Jurisprudencia colombiana: elementos constitutivos del accidente de trayecto.....	111
2.2. La consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo a partir del del criterio de extensión de la tutela de la seguridad social que propugnan los organismos internacionales.....	114
CAPÍTULO III: CONTEXTO DEL SISTEMA DE ASEGURAMIENTO PERUANO Y PROPUESTA	118
3.1. Propuesta: Extensión en el ámbito conceptual de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo.....	118
3.1.1. Aspectos fácticos y legales considerados para la propuesta modificatoria de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo.....	121
3.1.2. Inminente modernización de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo ante inconsistencias e incompatibilidades legales	127
3.1.3. Análisis de la Necesidad, Viabilidad y oportunidad de la propuesta de reforma legal de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo	129
3.2. Análisis crítico del Dictamen de Proyecto de Ley N° 8888/2024-CR que propone la incorporación de supuestos de accidentes de trayecto en la definición de las NTSCTR 135	
CONCLUSIONES	139
BIBLIOGRAFÍA	145



SIGLAS INSTITUCIONALES

EPS	Entidad prestadora de Salud
ESSALUD	Institución a cargo del Seguro Social Contributivo
MINSA	Ministerio Nacional de Salud
MTPE	Ministerio de Trabajo y Promoción al Empleo
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
PCM	Presidencia de Consejo de Ministros
SAT	Sistema Informático de Notificación de Accidentes de Trabajo
SCTR	Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Trabajo
SUSALUD	Superintendencia Nacional de Salud
SAT	Sistema Informático de Notificación de Accidentes de Trabajo.

SIGLAS NORMATIVAS

C.P. (93)	Constitución Política del Estado de 1993
D.S.	Decreto Supremo
D.S. 001-98-SA	D.S. N.º 001-98-SA del 15 de enero del 1998. Precisan otorgamiento de subsidio por lactancia y modificación, el Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social de Salud.
LAT	Ley N.º 1378 del 20 de enero de 1911
LMSSS	Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud Ley N.º 26790.
LSATEP	Ley de Seguro de Accidentes de Trabajo y enfermedades profesionales D.L. N° 18846
LSST	Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo - Ley N.º 29783.
NTSCTR	Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo. D.S. N.º 003-98-SA.
RLMSSS	Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud D.S. N.º 009-97 –SA.
RSATEP	Reglamento del SATEP, D.S. M 002-72-TR.
RNTSCTR	Reglamento de Normas técnicas del Seguro Complementario de trabajo de riesgo D.S. N.º 003-98-SA.

RSSOM

Reglamento de Seguridad y Salud
Ocupacional en Minería D.S. N.º 005-
2009-TR

RSAH

Reglamento de Seguridad para
actividades en Hidrocarburos D.S. N.º
043-2007-EM



INTRODUCCIÓN

Previa presentación de la problemática de la presente investigación, es importante definir lo que la doctrina, legislación y jurisprudencia comparada define como un accidente *in itinere* o de trayecto (en adelante “accidente de trayecto” o “accidente in itinere” indistintamente); siendo que, lo primero a resaltar es que este tipo de accidente viene siendo considerado por la doctrina, legislación y jurisprudencia comparada como un accidente de trabajo y por ende, cuenta con una protección reparativa o aseguramiento especial aplicable a los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales bajo el marco de la seguridad social. Así, este tipo de accidente es definido en términos generales como *“aquel que produce una lesión corporal al trabajador en ocasión del desplazamiento que realiza, desde su domicilio a su centro de trabajo o viceversa”*. Adicionalmente, resulta importante tener en consideración que para la configuración de este tipo de accidentes según la doctrina, legislación y jurisprudencia internacional comparada, es necesario que concurren determinados presupuestos, que son: El elemento teleológico (motivado por el trabajo), el elemento topográfico (recorrido habitual), el elemento cronológico (tiempo inmediato o cercano a la jornada de trabajo) y el elemento de idoneidad del medio (medio de transporte racional y adecuado) (Fernández, 2007, p. 103). Cabe precisar, que el análisis e interpretación de la configuración de dichos presupuestos se ha venido flexibilizando en mayor o menor grado en el ámbito jurisprudencial comparado, vía la aplicación de determinados criterios legales (elemento ocasionalidad, principio o deber de prevención y principio pro-conciliación).

Dicho esto, es preciso identificar y explicar la problemática generada por la exclusión de todo supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo prevista en la normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales tutelada por la seguridad social peruana, denominada “Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo” (en adelante “NTSCTR”); así como, los sustentos fácticos, jurídicos y comparados en virtud a los cuales, resultaría necesario considerar aquellos supuestos de accidentes de trayecto en los que el empleador suministra el transporte y/o el desplazamiento es considerado condición de trabajo, como accidentes de trabajo en las NTSCTR.

En efecto, la falta de consideración de todo supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo en la normativa de aseguramiento “NTSCTR” supone que los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y que sufran un accidente de trayecto, no tengan acceso al seguro de accidentes de trabajo establecido en Perú “SCTR”, el cual, se encuentra bajo el marco de la tutela de la seguridad social. En otras palabras, si un trabajador que realiza actividades calificadas como de alto riesgo sufre un accidente de trayecto-trabajo, el SCTR no lo cubriría y por ende no accedería a las prestaciones de salud y económicas que brinda este seguro. Al respecto y si bien este seguro otorga prestaciones asistenciales y económicas; son estas últimas las que son transversalmente distintas a las de cualquier otro seguro y están conformadas por las indemnizaciones y pensiones de invalidez, sobrevivencia y gastos de sepelio brindadas por el SCTR. Así, tenemos que el SCTR otorga pensiones por invalidez, en las que el trabajador además de recibir tales pensiones podría continuar laborando con las recomendaciones o restricciones médicas correspondientes; lo cual, no podría ser equiparado ni comparado frente a ningún otro seguro y mucho menos frente a una indemnización por daños y perjuicios.

Cabe precisar, que a la fecha a los accidentes de trayecto en Perú se les viene brindando el tratamiento de accidentes de tránsito y por ende, podrán ser cubiertos por el seguro obligatorio de accidente de tránsito (en adelante “SOAT”), el seguro del régimen general de salud y/o particulares (en caso de haber sido contratados); seguros, que no proporcionan las mismas prestaciones económicas brindadas por el SCTR, generando una protección residual e insuficiente para los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren un accidente de trayecto.

Ante dicho escenario, tenemos que la protección de los trabajadores que sufren un accidente de trayecto mediante el SCTR generaría una reducción del actual porcentaje de siniestralidad en materia de accidentes de tránsito que va en incremento y que arrojan cifras altas de siniestralidad en el 2024 que alcanzan 87 083 siniestros de tránsito frente a 83 897 del año 2023 (Dirección de Seguridad Vial del MTC, 2024). Así, en el año 2024 resultaron 3316 personas fallecidas y 58 082 personas heridas; mientras que, en el año 2023 resultaron 3328 personas fallecidas y 53552 personas heridas.

Cabe resaltar que, la actual normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo resulta contradictoria con la etapa que atraviesa el Perú, en la cual, la tutela especial de la seguridad

social respecto de situaciones que tengan vinculación indirecta con el trabajo —como lo es el accidente de trayecto— es cada vez más amplia. Sin embargo, en Perú ningún supuesto de accidente de trayecto es considerado accidente de trabajo en las NTSCTR y por ende, no procede la cobertura especial reparadora que otorga el SCTR respecto de los accidentes de trabajo; situación, que difiere en la gran mayoría de países sudamericanos y europeos, los cuales, sí consideran a este tipo de accidente como accidente de trabajo; asimismo, este actual contexto de falta de protección reparativa especial de los accidentes de trayecto por las NTSCTR no se condice con la realidad fáctica nacional vinculada de una u otra forma a la organización del trabajo en Perú. Así, por ejemplo, el ser Perú uno de los países que maneja una de las jornadas de trabajo más largas de Sudamérica, (Castillo, 01 de enero de 2025); a pesar de la recomendación de la Organización Internacional de Trabajo (en adelante “OIT”) en su Convenio sobre las cuarenta horas – 1935, de reducir la jornada laboral. Asimismo, Perú suele aplicar jornadas atípicas y trabajo en sobretiempo (horas extras) en sectores cuyas actividades son de alto riesgo; adicionalmente y; no menos importante, Perú cuenta con altos porcentajes de pluriempleo en sectores de alto riesgo, figura, bajo la cual, no se regula una jornada máxima de trabajo; así como, muestra un índice alto de la fatiga laboral; todo ello, sumado al riesgo al que se exponen los trabajadores diariamente en su desplazamiento al ir o volver de su centro de trabajo; esto es, el tráfico vehicular e incipiente cultura de tránsito. Los factores mencionados propician la presencia de un trabajador extenuado al término de su jornada o previo inicio de esta, quien usará un vehículo —que por sí mismo es un bien riesgoso— en un país (Perú) donde sus principales ciudades cuentan un tráfico automovilístico alarmante y en determinados casos, con carreteras no asfaltadas inclusive.

Sin perjuicio de la no procedencia de la cobertura del SCTR a este tipo de accidentes, lo curioso es que, en Perú la normativa preventiva, específicamente el Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2012-TR (En adelante “RSST”), regula obligaciones legales preventivas respecto del desplazamiento o trayecto del trabajador de su domicilio al trabajo y viceversa en los siguientes supuestos: **(i)** Cuando el desplazamiento suponga una condición de trabajo, **(ii)** Cuando el empleador haya proporcionado al trabajador el medio de transporte para el desplazamiento, sea de forma directa o a través de terceros y, **(iii)** De haberse incorporado en una norma sectorial el deber de prevención y/o protección en el desplazamiento. No obstante, dicho deber de prevención del empleador en los supuestos de desplazamiento mencionados; de producirse un accidente bajo el marco de dichos supuestos, se tiene que, sin perjuicio de la responsabilidad o

indemnización por un eventual incumplimiento de las obligaciones preventivas, no procederá la cobertura reparadora que brinda el SCTR, seguro especial, que procede ante accidentes de trabajo sufridos por trabajadores que realizan actividades de alto riesgo.

Asimismo, Perú cuenta con normas especiales correspondiente a determinados sectores económicos que realizan actividades de alto riesgo; como lo son, el Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional y Otras Medidas Complementarias en el sector Minería, aprobado por el Decreto Supremo N° 024-2016-EM y, el Reglamento de Seguridad para las Actividades del sector Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N.º 043-2007-EM; los cuales, ya incluyen en sus definiciones de accidentes de trabajo a supuestos de accidentes de trayecto; lo cual, evidencia un desfase en la evolución en comparación a la vigente normativa de aseguramiento peruana. Tal contraposición a la fecha genera controversias – aun residuales - en materia de aseguramiento y en sede judicial; sin perjuicio de lo cual, estamos seguros de que en un futuro no muy lejano se incrementarán tales controversias en sede judicial y/o administrativa al momento de producirse un accidente de trayecto que sí es considerado como accidente de trabajo en una normativa especial, pero que, no es considerado como accidente de trabajo en la normativa de aseguramiento peruana: “NTSCTR”.

Otro aspecto que demuestra una NTSCTR peruana rezagada en lo que corresponde a la falta de protección de los accidentes de trayecto; es que la anterior normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo: “Ley de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales-SATEP (*vigente entre junio 1971- abril 1998 y a la fecha derogada*)” no excluyó a los accidentes de trayecto como un supuesto de accidente de trabajo y por ende válidamente se interpretaba su consideración como accidentes de carácter laboral en virtud al elemento ocasionalidad; mientras que, la actual NTSCTR determinó su exclusión expresa y por ende, un retroceso en la tutela especial que brinda la seguridad social a los accidentes de trabajo. Asimismo, el concepto de “riesgos del trabajo”¹, en el presente sistema de aseguramiento ha sido modificado por el de “trabajo de riesgo”², generándose así una reducción considerable

¹ Un sistema de **riesgos del trabajo** busca prevenir cualquier tipo de riesgo que tenga conexión con el trabajo, sin importar el tipo de trabajo o riesgo que supone la realización de este. En suma, este sistema es una combinación de normas, entidades públicas y privadas, y procedimientos que se enfocan en prevenir y proteger a todos los trabajadores, sea cual sea, el trabajo que realicen. Este sistema busca proteger cualquier daño generado como consecuencia o en ocasión del trabajo.

² Un sistema de **trabajo de riesgo** supone identificar las actividades o labores de “alto riesgo” y calificarlas como tal (que es lo que ha realizado la legislación peruana en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales “NTSCTR”); a fin de otorgar una protección o cobertura especial vía el SCTR únicamente a los trabajadores que realicen las actividades calificadas como de alto riesgo y sufran un accidente de trabajo. Asimismo, una vez identificadas/calificadas estas actividades de alto riesgo, se podrán implementar procesos, procedimientos, políticas e instrumentos a fin de reducir y/o eliminar los riesgos y peligros propios de determinados puestos de trabajo que realizan labores calificadas por la legislación peruana como de alto riesgo. Este sistema busca proteger cualquier daño generado como consecuencia o en ocasión del trabajo.

de la tutela de la seguridad social para los accidentes de trabajo, con respecto al anterior sistema de aseguramiento (SATEP); sistema, que no sólo no excluyó a los accidentes de trayecto de la definición de accidentes de trabajo, sino que, a efectos de hacer efectivo el aseguramiento, no discriminó entre centros de trabajo donde se realizan actividades calificadas como riesgosas de aquellos donde se realizan actividades no riesgosas.

Cabe resaltar que, esta insuficiente protección del SCTR bajo el marco de la seguridad social al trabajador que realiza actividades calificadas como de alto riesgo y que sufre un accidente de trayecto, se contrapone además con el criterio de organismos internacionales, que propugnan la tutela progresiva de la seguridad social y establecen la necesidad de incluir en la definición del accidente de trabajo las condiciones bajo las cuales un accidente de trayecto sufrido en el trayecto al o del trabajo sería considerado como accidente de trabajo; sin embargo, el gobierno peruano sigue haciendo caso omiso.

Por el contrario, se expone como uno de los puntos centrales de esta investigación, como determinados países sudamericanos y España (Europa) seleccionados cuidadosamente en virtud de los criterios expuestos en el capítulo II, han acogido y tutelado al accidente de trayecto como de carácter laboral, tanto en sus respectivas legislaciones de aseguramiento de riesgos laborales como en su jurisprudencia. La jurisprudencia comparada materia de análisis, se centrará en realizar un análisis comparativo de los criterios legales más relevantes que identifica dicha jurisprudencia para sustentar la configuración de los accidentes de trayecto-trabajo y que son: El Elemento Ocasionalidad, el Deber de Prevención, el Principio Pro-Conciliación de la vida familiar-personal y laboral; así como, en la configuración de los presupuestos o elementos que configuran la producción de un accidente de trabajo.

A la fecha, la falta de cobertura de los accidentes de trayecto por el SCTR, ha generado que en la práctica las compañías aseguradoras de riesgos, teniendo en consideración el incremento de las estadísticas de los accidentes en trayecto y las contraposiciones entre las normas especiales preventivas que sí consideran al accidente de trayecto como accidente de trabajo y la norma actual de aseguramiento NTSCCTR; negocien y convengan con determinadas compañías aseguradoras la inclusión en la póliza de este tipo de accidente como cubierto y la procedencia de coberturas del SCTR por determinados accidentes sufridos en el trayecto del domicilio al trabajo y del trabajo al domicilio; aun, cuando este tipo de accidentes se encuentren expresamente excluidos de las NTSCCTR.

En suma, consideramos que ante la problemática expuesta consistente en la falta de protección del SCTR a los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren un accidente de trayecto, el objetivo de esta investigación se centraría en motivar la incorporación y regulación de determinados accidentes de trayecto como accidentes de trabajo en las NTSCTR peruana, a fin de que sean cubiertos por las prestaciones que otorga el SCTR. Los accidentes de trayecto que se proponen incorporar a las definiciones de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR van en la línea de los supuestos de desplazamiento protegidos por el deber de prevención en la normativa preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo y con aquellos accidentes en el trayecto que son considerados accidentes de trabajo por la normativa especial minera y de hidrocarburos en materia de seguridad ocupacional. En ese sentido, se propone la consideración de los siguientes accidentes de trayectos como accidentes de trabajo: **(i)** Aquellos producidos en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo, cuyo desplazamiento se constituye en una condición de trabajo, **(ii)** Aquellos producidos en el desplazamiento del trabajador al ir regresar del centro de trabajo cuando el empleador haya proporcionado al trabajador el medio de transporte, sea de forma directa o a través de terceros y, **(iii)** Aquellos accidentes en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo que hayan sido incorporados en una norma sectorial como accidentes de trabajo. Para la incorporación de dicha regulación, creemos conveniente —a efectos de evitar los vacíos y/o controversias sobre la configuración de los accidentes de trayecto— incluir expresamente los presupuestos legales que se deberán presentarse para efectos de la configuración de un accidente de trayecto-trabajo; en concordancia con la aplicación de determinados criterios legales como lo son: el elemento ocasionalidad, el principio o deber de prevención y el principio de la conciliación de la vida familiar/personal con la vida laboral, criterios, identificados luego del análisis de la jurisprudencia internacional comparada en el capítulo II de esta investigación. Asimismo, se propondrá determinadas exclusiones de la configuración del accidente trayecto-trabajo, a efectos de minimizar las controversias que se pudieren derivar de la aplicación de esta propuesta de regulación.

Tal propuesta uniformizaría la evolución de la normativa nacional en materia de accidentes de trabajo y su protección, además de ser viable en virtud de nuestro contexto socioeconómico y de cumplir con lo promovido por la Organización Internacional del Trabajo en su Convenio N° 121 y la Decisión N° 584 de la Comunidad Andina de Naciones en lo relativo a incorporar en la definición de accidente de trabajo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente de trabajo.

CAPÍTULO I: ACCIDENTES DE TRABAJO, ACCIDENTES DE TRAYECTO Y EL ASEGURAMIENTO DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO (SCTR)

1.1. Accidente de Trabajo

1.1.1. Definición general de accidente de trabajo y presupuestos legales que lo configuran

En Perú, si bien se cuenta con diversas definiciones de accidente de trabajo (las cuales describiremos y analizaremos a detalle en el siguiente punto), el común denominador de dichas definiciones generales³ define a dicho accidente de trabajo como “toda lesión orgánica o perturbación funcional causada como consecuencia del trabajo o **con ocasión** del mismo, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debido al esfuerzo del mismo”.

Partiendo de la referida definición, es que se aprecia los elementos y/o presupuestos que configuran el concepto legal de accidente de trabajo; los cuales son: **(i)** La lesión orgánica o perturbación funcional que sufre el trabajador accidentado, **(ii)** La condición de trabajador por cuenta ajena como sujeto afectado por la lesión orgánica o perturbación funcional; y **(iii)** La relación de causalidad, sea directa o indirecta entre el trabajo por cuenta ajena y el accidente que produjo la lesión, causadas por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina, y violenta; y que los describiremos en el siguiente numeral.

Entendemos por **lesión corporal o perturbación funcional**, al daño o perjuicio, no solo físico sino también psíquico o; como bien señala Ospina, a cualquier lesión perceptible en el organismo o una perturbación en el funcionamiento normal del ser como persona. Este presupuesto resulta determinante, debido a que si no se produce la lesión o perturbación no se configura el accidente. El sentido de perturbación funcional hace referencia a la alteración

³ Entre las normas que contienen la referida definición general de accidente de trabajo tenemos: El Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud (D.S. N° 009-97-SA), Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (D.S. N° 003-98-SA), El Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (D.S. 005-2012-TR), Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional en Minería (D.S. N° 024-2016-EM), Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos (D.S. N° 043-2017-EM).

del funcionamiento regular no sólo de los órganos y sistemas físicos sino de la esfera psicológica-emocional, y de su integración social; en la medida que se reconoce que el ser humano es una integración bio-sico-social (2010, p. 38).

Ahora bien, **el trabajador por cuenta ajena** es aquel que realiza labores por encargo de un tercero que se le denomina empleador; siendo que, dicho empleador tendrá la titularidad de los servicios que realice el trabajador en favor de la empresa, y como contraprestación por dichos servicios subordinados, el empleador le pagará una remuneración.

Así, el accidente de trabajo debe tener vinculación con la prestación de labores por cuenta ajena y se configurará siempre que el vínculo laboral no se encuentre suspendido; esto es, siempre que el trabajador no se encuentre gozando de su descanso vacacional o de algún tipo de subsidio o licencia debidamente prevista en la legislación o acordada con el empleador.

Finalmente, **la relación de causalidad o vinculación entre el accidente y el trabajo**; esto es, la vinculación entre el accidente que produjo la lesión o perturbación y la labor que se ejecuta; siendo que, esta vinculación puede ser directa “como causa de las labores” o indirecta “en ocasión de las labores”; tal como se regula en la definición general de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR. Cabe preciar que dichas NTSCTR regulan una exigencia alternativa y no acumulativa de la causalidad directa (con causa) e indirecta (en ocasión) al estar relacionados por la conjunción disyuntiva “o”⁴.

Relación directa o por causa del trabajo, cuando la lesión tiene como motivo único o concurrente, el trabajo.

En efecto y si bien tradicionalmente se consideraba que los accidentes eran provocados por una sola causa, en la actualidad se viene aplicando la figura de la multicausalidad de los accidentes de trabajo. Al respecto, tenemos que, si bien la legislación peruana no regula esta figura, la Autoridad Inspectiva de Trabajo Peruana sí la ha regulado y la viene aplicando mediante su Directiva N.º 002-2020 SUNAFIL/INII; la misma que, ha acogido la metodología consistente en la Técnica del Análisis Sistémico de Causas (en adelante “TASC”) durante la investigación de los accidentes de trabajo. Esta técnica se sustenta en el Modelo de

⁴ Se considera accidente de trabajo, a toda lesión orgánica o perturbación funcional causada en el centro de trabajo “o” con ocasión del trabajo, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debido al esfuerzo de este.

Causalidad de Pérdidas; el cual, se vincula a la multicausalidad de los accidentes de trabajo. Bajo el marco de este modelo se deberá tener en consideración los siguientes presupuestos: La pérdida o daño, el accidente de trabajo, las causas inmediatas (actos o condiciones subestándares), las causas básicas (factores personales y factores de trabajo) y la falta de control.

Adicionalmente y de forma independiente del análisis de la multicausalidad en la investigación, también se han establecido ciertas reglas por el Tribunal de Fiscalización Laboral mediante su Precedente de Observancia Obligatoria Resolución de Sala Plena N.º 005-2022-SUNAFIL/TFL; a efectos de determinar si uno o más incumplimientos provocaron un accidente y si se relacionan con una o más infracciones.

A nivel supranacional, la Organización Internacional de Trabajo y la Organización Iberoamericana de Seguridad Social también han recogido una concepción que acoge un esquema de multicausalidad de los accidentes de trabajo —mediante el Método de Cadena Causal y otras metodologías— con la finalidad de determinar los incumplimientos en materia de seguridad de salud en el trabajo, pues permite una identificación integral de las condiciones laborales riesgosas al momento de analizar un nexo de causalidad entre las labores y el accidente.

En suma, a la fecha se trata al nexo causal entre el trabajo y el accidente con una visión integradora, pues, en numerosos casos podemos identificar la existencia de diversas causas —y no solo una— que producen los accidentes de trabajo.

Relación indirecta o con ocasión del trabajo. Este presupuesto supone que con el sólo hecho de haber existido una relación o vinculación “indirecta” entre la lesión o perturbación y el trabajo, es suficiente para que dicha lesión sea configurada como “accidente de trabajo”. En palabras simples, no únicamente una causa directa proveniente de la ejecución de labores puede producir un accidente de trabajo, sino también, podrían generarse mientras el trabajador no se encuentre realizando efectivamente sus labores y se encuentre durante su jornada de trabajo o en el centro de trabajo o cuando ni siquiera esté durante su jornada o centro de trabajo, pero exista una vinculación indirecta con el trabajo. A efectos de la procedencia del seguro complementario de trabajo de riesgo previsto en las NTSCTR en los casos relativos a los accidentes de trabajo producidos fuera del lugar y jornada de trabajo,

tenemos que siempre deberá analizarse y acreditarse previamente la existencia del nexo causal, además de verificarse que este accidente se encuentre positivizado como accidente de trabajo en las NTSCTR. Situación distinta resulta aplicable a los accidentes producidos dentro del lugar y jornada de trabajo, respecto de los cuales automáticamente se presumirá un accidente de trabajo, dado que existe una relación de contemporaneidad entre el accidente y el trabajo; siendo que dicha relación de contemporaneidad exime al trabajador del deber de acreditar la relación de causalidad.

En suma y como se evidencia, el elemento “ocasionalidad” que se encuentra incorporado en las diversas definiciones de accidente de trabajo reguladas en la legislación nacional incluida en la definición general de las NTSCTR y supone la admisión de una vinculación indirecta —sin establecer límites— entre el accidente y el trabajo. Justamente esta causalidad indirecta es la que permitiría incluir cada vez más supuestos de “accidentes en ocasión del trabajo” a las definiciones de accidente de trabajo. Por el contrario de la actual reducida admisión de supuestos “con ocasión” en las definiciones legales-nacionales de accidente de trabajo; se evidencia en la jurisprudencia nacional y extranjera; el acogimiento de más y diversos supuestos de accidentes de trabajo sustentados en el elemento ocasionalidad; siendo que, muestra uniforme de dicha acogida en la jurisprudencia comparada, son los accidentes de trayecto. En suma, este elemento es el que viene sustentando la consideración de diversos siniestros y afectaciones o patologías a la definición de accidente de trabajo; asimismo, es el que permite una constante evolución e incorporación de nuevos supuestos de accidentes de trabajo en virtud de la realidad social vigente.

Ejemplo del elemento ocasionalidad, sería el caso de enfermo cardíaco que muere de un ataque del corazón en el local de trabajo. En este supuesto no sería necesario probar que el infarto fue ocasionado como consecuencia directa del trabajo, en tanto se produjo en el lugar de trabajo, esto es, con ocasión del trabajo.

Así, para la doctrina internacional europea, la ocasionalidad está vinculada al elemento teleológico que genera el accidente; siendo que el trabajo se constituye en el fin y no debe ser interpretado como la causa directa de los accidentes; el trabajo no es el generador de los accidentes pero sí de los peligros que a partir de él se originan, lo que la doctrina empieza a denominar riesgos profesionales, que pueden o no causar daño, justamente la condición para que el daño se produzca está en la ocasión, ese elemento que no está directamente

relacionado con el trabajo pero que gira en torno a él y que al sumarse al riesgo profesional desencadenan el accidente de trabajo. (Rojas, 2018).

No obstante, en muchos de los ordenamientos sudamericanos, se encuentra presente el elemento “en ocasión del trabajo”; no obstante, se limita a hacer referencial y no posee ningún rol preponderante; sino que, en algunos casos se aplica como sinónimo de causa. Asimismo, están presentes los seguros contra accidentes de trabajo, de naturaleza obligatoria y/o complementaria a los sistemas de Seguridad Social, pero estas formas de tutela no evolucionaron lo suficiente y por ende “el elemento en ocasión” tampoco ha podido desarrollarse adecuadamente. Por lo que, persiste la orientación a aplicar los presupuestos que configuran una responsabilidad civil contractual, dado que los mencionados seguros no brindan una cobertura reparativa suficiente, al no ser universales y presentar fallas estructurales considerables; ello supone que, el trabajador afectado interponga reclamos en sede administrativa y/o judicial a fin de hacer valer su derecho; lo cual, constituye una carga y perjuicio adicional al trabajador. En estricto la protección de un trabajador frente a la producción de un accidente de trabajo (necesidad social) la debe brindar la seguridad social; no obstante como lo indicáramos, en la práctica dadas las fallas del sistema de aseguramiento peruano de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, el trabajador se ve en la necesidad de recurrir a la vía judicial con la finalidad ulterior de obtener una indemnización sensata y cubrir los daños generados por los accidentes de trabajo y/o enfermedades profesionales; para lo cual, se deberán acreditar la presencia de los presupuestos legales que configuran una responsabilidad civil contractual y por ende obtener una suma indemnizatoria.

Bajo el marco de lo expuesto, en el actual mundo del trabajo esta relación de ocasionalidad (causalidad indirecta), en adición a la de causalidad directa, ha permitido y viene permitiendo, que cada vez numerosas legislaciones vayan acogiendo más y diversos supuestos de accidentes de trabajo basados en dicha relación de ocasionalidad. Muestra de dicha acogida son los accidentes de trayecto hacia y desde el centro de labores.

En suma, el elemento ocasionalidad permite evidenciar que el trabajo no solamente debe ser entendido como la causa directa del accidente, sino como la condición que genera riesgos o peligros a partir de los cuales se configura el accidente. Es a partir de esta premisa que se sustentará la incorporación de nuevos supuestos en ocasión del trabajo a las NTSCTR.

1.1.2. Definiciones de accidentes de trabajo en la diversa normativa y jurisprudencia peruana y su sustento en el elemento ocasionalidad. Problemática.

Teniendo claros los presupuestos legales que configuran la definición general de accidente de trabajo y especialmente el elemento ocasionalidad; a continuación se incidirá en describir las definiciones de accidente de trabajo existentes en la diversa normativa nacional y jurisprudencia, con el objetivo de dejar en evidencia cómo la gran mayoría de dichas definiciones tienen como similitud la inclusión del elemento ocasionalidad; elemento, que permite interpretar válidamente la consideración del accidente de trayecto como un supuesto de accidente de trabajo al determinar la existencia de una vinculación —aun cuando sea indirecta— entre el desplazamiento y el trabajo “si no hay trabajo no hay desplazamiento y si no hay desplazamiento no existe accidente”, frase acuñada en la jurisprudencia internacional comparada⁵.

No obstante ello, también se demostrará la falta de armonización y coherencia existente entre las diversas normas nacionales en lo relativo a la consideración del accidente de trayecto como supuesto de accidente de trabajo, evidenciando como determinadas normas sectoriales nacionales se vienen adaptando a la realidad laboral actual e incluyen determinados supuestos de accidente de trayecto como accidente de trabajo y; como la normativa general preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo desde una perspectiva más inclusiva, ha regulado obligaciones preventivas en determinados supuestos del desplazamiento del trabajador del centro de trabajo al domicilio y viceversa. Sin embargo, la normativa peruana de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales NTSCTR, por el contrario de evolucionar y adaptarse a la vigente realidad, excluye expresamente a todo supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo y por ende se genera una desprotección para los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren un accidente de trayecto, pues, de conformidad a lo actualmente regulado en las NTSCTR no procedería la cobertura del SCTR . Igualmente, se expondrá jurisprudencia en materia de accidentes de trabajo en ocasión, en la que se resalta una definición de accidente de trabajo

⁵ El Tribunal Supremo en una Sentencia del año 1954 acuña el término en latín de *in itinere* para aquellos accidentes que se producen durante el desplazamiento como acto necesario para la prestación laboral, por lo que, sin trabajo no habría desplazamiento y sin desplazamiento no habría accidente.

que incluye al elemento ocasionalidad; así como, jurisprudencia incipiente que admite la consideración de un accidente de trayecto como accidente de trabajo.

En suma, si bien la normativa preventiva peruana en materia de SST a la fecha regula obligaciones de prevención en el trayecto del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo; se cuestiona en esta investigación como una de las normas más relevantes, como lo son, las NTSCTR dejan sin protección idónea de la seguridad social a los trabajadores que realizan actividades de riesgo y sufren accidentes de trayecto, evidenciando que en Perú existe una incongruencia de las diversas normas que regulan definiciones de accidente de trabajo y que las NTSCTR no otorgan una protección suficiente y oportuna ante dicho tipo de accidentes; por tanto, el previo entendimiento reflexivo de la normativa integral peruana en lo relativo a accidentes de trabajo resulta vital para poder plantear soluciones a este problema.

1.1.3. Definición de accidente de trabajo en la normativa general de salud

Mediante Decreto Supremo N.º 009-97-SA se aprobó el “Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud”; el cual define al accidente de trabajo en su artículo 2, literal k), como: “a toda lesión corporal producida en el centro de trabajo o **con ocasión de las labores** para las cuales ha sido contratado el trabajador causadas por acción imprevista fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona, independientemente de su voluntad y que pueda ser determinada por los médicos de una manera cierta”.

Como se visualiza, esta definición general de accidente de trabajo prevista en el Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud, sí permite la consideración del accidente de trayecto como uno de carácter laboral; pues, incluye una definición amplia que regula el elemento ocasionalidad; el cual, supone la configuración de una causalidad indirecta (entre el trabajo y el accidente) que permite la inclusión de los accidentes indirectamente relacionados a las labores; como es el accidente de trayecto “sin trabajo, no ha desplazamiento y, sin desplazamiento, no existe accidente”, frase acuñada por la jurisprudencia internacional comparada⁶.

⁶ El Tribunal Supremo en una Sentencia del año 1954 acuña el término en latín de *in itinere* para aquellos accidentes que se producen durante el desplazamiento como acto necesario para la prestación laboral, por lo que, sin trabajo no habría desplazamiento y sin desplazamiento no habría accidente.

Cabe resaltar que, esta definición amplia incluye aquella lesión que se hubiere producido en el centro de trabajo (haciéndose alusión al lugar o instalaciones físicas donde se realizan las labores) o, con ocasión de las labores para las que fue contratado; lo que supone que este suceso se podría generar fuera del centro de trabajo siempre que exista una relación con las labores. Al respecto, se precisa que, el hecho que se produzca un accidente durante la jornada o centro de trabajo no necesariamente supone una causa directa “como consecuencia de la ejecución de las laborales”; sino que, podría haberse producido “en ocasión del trabajo”; esto es, como consecuencia de una causa indirecta, como puede ser el caso de un trabajador que sufre un paro cardiaco con origen patológico mientras esté ingiriendo sus alimentos.

En virtud de lo expuesto, esta definición general de accidente de trabajo contenida en una norma de salud no excluye expresamente a los accidentes de trayecto como supuesto de accidente de trabajo; siendo que, el primero válidamente puede ser considerado como accidente de trabajo, sustentándose en el elemento ocasionalidad.

1.1.4. Definición de accidente de trabajo en las normas técnicas de aseguramiento bajo el marco de la tutela de la seguridad social: “Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo”

Mediante Decreto Supremo N.º 003-98-SA se aprobaron las “Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo”; las cuales, regulan la protección de los trabajadores que realizan labores calificadas como de alto riesgo y prevé una definición general de accidente de trabajo que incluye el elemento ocasionalidad, algunos supuestos específicos de accidente de trabajo y, finalmente regula determinados supuestos como “exclusiones a la definición de accidente de trabajo”; siendo que, dentro de dichas exclusiones encontramos a todo supuesto de accidente de trayecto.

La definición general de accidente de trabajo prevista en el numeral 2.1 de las NTSCTR señala que el accidente de trabajo es “(...) toda lesión orgánica o perturbación funcional causada en el centro de trabajo **o con ocasión del trabajo**, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debida al esfuerzo del mismo”. (Lo resaltado es nuestro).

Como se observa, esta definición general además de regular una causalidad que exige que el accidente se haya producido en el centro de trabajo, incluye el elemento ocasionalidad (causalidad indirecta entre el trabajo y el accidente); el cual, permite válidamente la consideración del accidente de trayecto como uno de carácter laboral. Sobre el factor conectivo de la definición prevista en el numeral 2.1 de las NTSCTR, se evidencia una vinculación o nexo directo y uno indirecto “elemento ocasionalidad”.

De otro lado, en el numeral 2.2. literal b de estas NTSCTR⁷, se admiten otros supuestos específicos de accidentes “en ocasión del trabajo” como son los producidos antes o después de la jornada laboral o durante las interrupciones del trabajo; cuando el trabajador asegurado se encuentre por motivo de sus obligaciones laborales, en cualquier centro de trabajo de empleador, aunque no se trate de un centro de trabajo de riesgo **ni se encuentre realizando las actividades propias del riesgo contratado**. Así, por ejemplo, puede considerarse válidamente como accidente de trabajo a la caída del trabajador durante su desplazamiento a tomar su refrigerio en el centro de trabajo o, al accidente sufrido en un centro de trabajo distinto al suyo, donde no se realizan actividades de riesgo y, al que fue a realizar unas coordinaciones. Este tipo de accidente, no se produjeron “como consecuencia” de las labores, sino, en ocasión del trabajo para el que fueron contratados “causalidad indirecta u ocasional”.

No obstante, la admisión del elemento ocasionalidad en la definición general de accidente de trabajo; así como, la admisión de supuestos de accidente de trabajo configurados en ocasión de este (numerales 2.1. y 2.2. de las NTSCTR), observamos que en el numeral 2.3 literal a) de las NTSCTR; lejos de acogerse el accidente de trayecto y/o algún supuesto de accidente de trayecto en la definición de accidente de trabajo como consecuencia de estar presente el elemento ocasionalidad o causalidad indirecta, se lo excluye expresamente como uno de carácter laboral⁸ y; por ende, no se genera el aseguramiento o tutela de accidentes de

⁷ Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo:

2.2.1 Se considera igualmente accidente de trabajo:

(...) **b)** El que se produce antes, durante o después de la jornada laboral o en las interrupciones del trabajo; si el trabajador ASEGURADO se hallara por razón de sus obligaciones laborales, en cualquier centro de trabajo de la Entidad Empleadora, aunque no se trate de un centro de trabajo de riesgo ni se encuentre realizando las actividades propias del riesgo contratado.

⁸ Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo:

2.3 No constituye accidente de trabajo:

a) El que se produce en el trayecto de ida y retorno a centro de trabajo, aunque el transporte sea realizado por cuenta de la Entidad Empleadora en vehículos propios contratados para el efecto (.)

trabajo bajo el marco de la tutela de la seguridad social a aquellos trabajadores que fueron contratados para realizar actividades de riesgo y sufren un accidente de trayecto.

Lo que se desea resaltar con este análisis es que la normativa en materia de aseguramiento peruana no protege a los trabajadores que son afectados por accidentes de trayecto debido a que a pesar de haber podido considerar bajo la definición de accidente de trabajo —en virtud del elemento ocasionalidad— algún supuesto de accidente de trayecto; las mismas NTSCTR han excluido todo supuesto accidente de trayecto de dicha definición de accidente de trabajo. En palabras, simples, dicha exclusión expresa de cualquier accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo, genera que para los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufran un accidente de trayecto no proceda la cobertura del SCTR bajo el marco de la seguridad social.

Esta exclusión no solamente refleja una contraposición respecto de la definición general prevista en el numeral 2.1 de las NSCTR; sino también, refleja una regulación en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo retrógrada; especialmente, si tenemos en consideración que la anterior normativa de aseguramiento (SATEP regulada mediante Decreto Ley N.º 18846 el 29 de abril de 1971) no excluyó a los accidentes de trayecto como accidentes de trabajo y por ende se pudo interpretar que son un tipo de accidente de trabajo en virtud al elemento ocasionalidad o; si la comparamos con la legislación preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo peruana; la cual, regula un deber de prevención en determinados supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo) y/o; si tenemos en cuenta a los sectores económicos especiales de minería y de hidrocarburos que incluyen dentro de su definición de accidente de trabajo, supuestos de accidentes de trayecto. Finalmente, se debe resaltar la legislación y jurisprudencia comparada en Sudamérica (Argentina, Chile y Colombia) y Europa (España) expuesta en el capítulo II de esta investigación; la cual, evidencia una considerable evolución en materia de aseguramiento de accidentes de trayecto-trabajo.

1.1.5. Definición de Accidente de Trabajo en la normativa general preventiva en materia de seguridad y salud en el Trabajo: Ley y Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo

Mediante Decreto Supremo N.º 005-2012-TR se aprobó el Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (en adelante “RLSST”); el cual, prevé una definición general del accidente de trabajo en su Glosario de Términos, definiéndolo como: “todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con **ocasión del trabajo** y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo”.

Una vez más, se evidencia como ahora la legislación preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo peruana, también regula una definición general de accidente de trabajo que incluye el elemento ocasionalidad “causalidad indirecta entre el trabajo y el accidente” y, por ende, permite válidamente que los sucesos que no hayan sido causas directas del accidente; sean considerados como accidente de trabajo.

Ahora y adicionalmente a la definición general prevista en la normativa preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo peruana, resulta de suma relevancia resaltar —*aun cuando no se constituyan definiciones de accidente de trabajo*— como esta normativa preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo sí regula obligaciones preventivas “deber de prevención” en el desplazamiento que realiza el trabajador entre su centro de trabajo y su domicilio y viceversa⁹. Al respecto, cabe formular la pregunta ¿cómo es que la normativa preventiva peruana en materia de SST regula un “Deber de Prevención” en determinados supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo; mientras que, la normativa peruana en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales NTSCTR no otorga la protección reparativa ante ningún supuesto de accidente en el desplazamiento o trayecto del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo?. En otras palabras, se previene la producción del accidente de trayecto, pero no se protege al trabajador una vez generado el daño por el accidente de trayecto. A continuación, se presenta la regulación de estas obligaciones preventivas para evitar la producción de accidentes de trayecto:

⁹ Art. 93° de la Ley 29783, “El desplazamiento a que hace referencia el artículo 54° de la Ley comprende todo desplazamiento que realice el trabajador en cumplimiento de una orden del empleador o la ejecución de una labor por encargo de éste, como parte de las funciones asignadas, incluso si esta se desarrolla fuera del lugar y las horas de trabajo. No se incluye el desplazamiento entre el domicilio del trabajador al lugar de trabajo y viceversa, **salvo que ello esté contemplado en una norma sectorial por la naturaleza de una actividad, sea una condición de trabajo o el desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador, de forma directa o a través de terceros**”.

a) Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (Ley N° 29783)

En efecto, la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 29783, en su artículo 54 regula al famoso “Deber de Prevención” señalando que **“el deber de prevención abarca toda actividad que se desarrolla durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo”** (agregado en negrita nuestro).

Como se puede observar, dicho “deber de prevención”, de conformidad con la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, toma como referencia para su aplicación, contextos bajo los cuales normalmente se configura un accidente de trabajo y que son: **(i)** toda actividad que se desarrolla durante la ejecución de órdenes del empleador, **(ii)** durante la ejecución de una labor bajo su autoridad e incluye **(iii)** **“al desplazamiento al centro de trabajo, aun fuera del lugar y horas de trabajo”**; último supuesto, que si bien regula un deber de prevención durante el desplazamiento del trabajador al centro de trabajo sin establecer ninguna restricción a determinados supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo; posteriormente fue precisado por el Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo, el cual, estableció restricciones importantes a la aplicación del deber de prevención en el referido desplazamiento.

En efecto, el mencionado Reglamento limitó considerablemente lo regulado por la LSST y restringió la aplicación del deber de prevención por parte del empleador a determinados supuestos excepcionales del desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo; específicamente, a aquellos donde interviene el empleador al suministrar el transporte durante dicho desplazamiento o, considerar al desplazamiento como una condición de trabajo.

Así, en el siguiente literal se expondrá como el Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (aprobado por Decreto Supremo N.º 005-2012-TR), en su artículo 93 y alejándose de la aplicación irrestricta del deber de prevención en todo desplazamiento al centro de trabajo prevista en la LSST, establece como regla general que “no se incluye el desplazamiento del domicilio del trabajador al lugar de trabajo y viceversa; salvo determinados supuestos excepcionales; que son: **(i)** Que esté contemplado en una norma sectorial, **(ii)** Que sea una condición de trabajo y **(iii)** Que el desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador de forma directa o a través de terceros”. En otras palabras, el

referido Reglamento limita ampliamente el deber de prevención a supuestos específicos del desplazamiento del trabajador entre su domicilio y lugar de trabajo y viceversa.

b) Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (en adelante RLSST) - Decreto Supremo N.º 005-2012-TR

El Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 29783; precisa que la regla es que el Deber de Prevención no resulte aplicable en el desplazamiento del trabajador al lugar de trabajo y viceversa; siendo que, dicho deber de prevención resultará aplicable únicamente en supuestos excepcionales. Así, el mencionado RSST en su artículo 93 dispone que “el desplazamiento a que hace referencia el artículo 54 de la Ley comprende todo desplazamiento que realice el trabajador en cumplimiento de una orden del empleador o la ejecución de una labor por encargo de éste, como parte de las funciones asignadas, incluso si esta se desarrolla fuera del lugar y las horas de trabajo. **No se incluye el desplazamiento entre el domicilio del trabajador al lugar de trabajo y viceversa, salvo que ello esté contemplado en una norma sectorial por la naturaleza de una actividad, sea una condición de trabajo o el desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador, de forma directa o a través de terceros**”. (subrayado y negrita agregados).

En efecto, el Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo regula como excepciones a la aplicación del deber de prevención en el desplazamiento del trabajador del centro de trabajo al domicilio y viceversa, únicamente en tres supuestos: **(i) Que sea una condición de trabajo**; esto es, que el empleador haya previsto predeterminadamente el desplazamiento domicilio-centro de trabajo y viceversa como condición de trabajo debido a la necesidad de transportar al trabajador en atención la ubicación remota del centro de trabajo. **ii) Que, el desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador de forma directa o a través de terceros**; lo cual supone que, el empleador le entregue un vehículo de propiedad de la empresa al trabajador; o que la empresa arriende un vehículo para entregárselo al trabajador y/o que el trabajador arriende su propio vehículo a la empresa para efectos que este último lo utilice para asistir de su domicilio a su centro de trabajo y retornar del mismo a su domicilio al finalizar su jornada. También resultaría aplicable el supuesto en el cual la empresa principal contrata a una tercera empresa para que realice el transporte de sus trabajadores entre el centro de trabajo y su domicilio (otorgamiento de transporte a través de

terceros). **(iii) Que esté contemplado en una norma sectorial**; esto es, que se regule expresamente en una normativa especial el deber de prevención en el desplazamiento domicilio-centro de trabajo y viceversa. Si bien no se regula expresamente el deber de prevención en normativas especiales o sectoriales; lo que sí se regulan en la normativa sectorial (especial) de seguridad y salud ocupacional en minería y la de seguridad para las actividades de hidrocarburos la Minera, es la consideración de supuestos de accidentes de trayecto en la definición de accidentes de trabajo.

Sobre el Deber de Prevención en materia jurisprudencial peruana, tenemos que el VI Pleno Jurisprudencial Supremo en materia laboral y previsional peruana estableció por unanimidad que **“El empleador como garante de la seguridad y salud en el trabajo en el centro laboral, siempre será responsable por cualquier evento dañoso para la vida o salud del trabajador”**; lo cual, supone que, en los casos de accidente de trabajo, probada la existencia del daño sufrido por el trabajador, debe atribuirse el mismo al incumplimiento por el empleador de un deber de prevención, hecho que genera la obligación patronal de pagar a la víctima o sus derechohabientes una indemnización. En otras palabras, según la jurisprudencia peruana bastaría la existencia del daño generado al trabajador por un accidente de trayecto cuyo desplazamiento fue calificado predeterminadamente como una condición de trabajo por el empleador o dicho empleador le haya suministrado el transporte, para que se presuma que este es responsable por incumplimiento al deber de prevención y, por ende, deberá pagar una indemnización a la víctima o a sus derechohabientes. Ahora, para hacerse efectivo dicho pago, el trabajador o sus derechohabientes deberán interponer previamente una demanda por concepto de indemnización por daños y perjuicios. En suma, en este ejemplo, no procedería la cobertura inmediata del SCTR bajo el marco de la tutela de la Seguridad Social, pero sí procedería bajo la regulación de este VI Pleno Supremo, una indemnización sin haberse verificado previamente la presencia y configuración de la totalidad de presupuestos de una responsabilidad contractual (Factor de atribución, antijuricidad, relación de causalidad y daño); lo cual, resulta totalmente incompatible con nuestro sistema de responsabilidad civil; el cual es de responsabilidad semiobjetiva según Espinoza; esto es, permite la presencia de eximentes de responsabilidad; como lo son: El hecho de la propia víctima, el hecho de un tercero o el caso fortuito y la fuerza mayor; las cuales pueden generar la ruptura del nexo causal y eximir al causante del daño. (2016, p. 16).

Bajo el mismo supuesto “accidente de trayecto cuyo desplazamiento fue calificado previamente como condición de trabajo”, Fernández señala que, bajo la actual norma técnica de aseguramiento, el empleador como garante del deber de prevención deberá reparar dicho infortunio, con la activación del SCTR (2017, p. 183). Al respecto, discrepamos; pues, dado como está regulado actualmente el SCTR ningún supuesto de accidente de trayecto se considera accidente de trabajo; por tanto, y al encontrarse excluido de la cobertura de la póliza (salvo que se haya negociado la inclusión de este supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo), no deberá proceder legalmente la cobertura del SCTR y no habría mayor análisis al respecto. Cabe precisar que en este caso la cobertura que brinda el SCTR es una cobertura reparativa bajo el marco de la seguridad social y no de una de carácter indemnizatorio.

1.1.6. Definiciones de accidente de trabajo en la normativa peruana en materia de seguridad y salud ocupacional en minería

Mediante Decreto Supremo N° 024-2016-EM se aprobó el Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional y Otras Medidas Complementarias en Minería (en adelante RSSOM); el cual, prevé en su artículo 166 supuestos de configuración de accidentes de trabajo tanto dentro como fuera de las instalaciones o áreas de trabajo¹⁰. **Dentro de los supuestos de accidentes de trabajo dentro de las instalaciones o áreas de trabajo de una empresa minera**, identificamos a supuestos de accidentes que se generan como consecuencia o en ocasión del trabajo. Así tenemos: **(i)** Aquellos que sobrevienen en el horario de trabajo en la ejecución de una labor; los cuales, encuadran en los tipos de accidentes producidos “como

¹⁰ “**Artículo 166.-** Todo accidente, para ser tipificado como accidente de trabajo deberá cumplir las siguientes condiciones:

Cuando ocurren dentro de las instalaciones o áreas de trabajo:

1. El que sobrevenga al trabajador en las horas de trabajo, en la ejecución de una tarea.
2. El que sobrevenga durante las interrupciones de labores por cortes de energía, horas de refrigerio, capacitación, con excepción de huelgas y paros.
3. El que sobrevenga en las carreteras de la empresa del titular minero, construidas para realizar trabajos propios de las operaciones mineras.
4. El que sobrevenga en la realización de trabajos de construcción civil, mantenimiento y reparación de maquinaria minera, equipo liviano y pesado u otros cuyas ejecuciones tienen fines mineros.
5. El que sobrevenga en la realización de estudios, prácticas preprofesionales, supervisión, capacitación, u otros cuyas ejecuciones tienen fines mineros.

Cuando ocurran fuera de las instalaciones o áreas de trabajo:

1. El que sobrevenga mientras el trabajador se encuentra realizando alguna actividad con fines mineros y conexos, y que esté en acción del cumplimiento de la orden del titular de actividad minera.
2. **El que sobrevenga en las vías de acceso a la unidad minera y en carreteras públicas, cuando el trabajador está en acción del cumplimiento de la orden del titular de la actividad minera.** (negrita y subrayado agregados).
3. **El que sobrevenga en las vías de acceso a la unidad minera y en carreteras públicas, cuando el trabajador se desplaza en medios de transporte brindado por el titular de actividad minera, de forma directa o a través de terceros**”. (negrita agregada).

consecuencia” del trabajo, **(ii)** Aquellos que sobrevienen en las interrupciones de labores por cortes de energía, horas de refrigerio, capacitación, con excepción de huelgas y paros; los cuales, encuadran en los tipos de accidentes que se calificarían como accidentes “en ocasión del trabajo” aun cuando se produzcan dentro de las instalaciones o áreas de trabajo **(iii)** Aquellos que sobrevienen en las carreteras del titular minero, construidas para ejecutar actividades mineras; los cuales, podrían generarse tanto “como consecuencia” como “en ocasión” del trabajo **(iv)** Aquellos que sobrevienen en el horario de trabajo en la ejecución de una labor, en la realización de trabajos de construcción civil, mantenimiento y reparación de maquinaria minera, equipo liviano y pesado u otros cuyas ejecuciones tienen fines mineros; los cuales, encuadran en el tipo de accidentes producidos “como consecuencia” del trabajo y, **(v)** Aquellos que sobrevienen en la realización de estudios, prácticas pre-profesionales, supervisión, capacitación, u otros cuyas ejecuciones tienen fines mineros; los cuales, encuadran en el tipo de accidentes producidos “como consecuencia” de las actividades asignadas para ejecución; sean de formación o laborales.

De otro lado y dentro de los supuestos de accidentes de trabajo fuera de las instalaciones o áreas de trabajo de una empresa minera, se identifica a un primer supuesto de accidente que se configura como consecuencia de la realización de actividades con fines mineros y conexos en acción del cumplimiento de la orden del titular minero y; seguidamente; se identifican dos supuestos de accidente de trayecto que son considerados como accidentes de trabajo.

En efecto, los dos supuestos de accidentes de trayecto regulados por el RSSOM están previstos en los numerales 2 y 3 del artículo 166 y son, respectivamente:

(i) Aquellos accidentes producidos fuera del lugar de trabajo, incluyendo aquellos que ocurran en las vías de acceso a la unidad minera y carreteras públicas, cuando el trabajador esté en acción del cumplimiento a la orden del titular de la actividad minera.

En primer lugar, debemos precisar que este un claro supuesto de accidente producido “en ocasión” del trabajo. Asimismo, debemos precisar que no necesariamente la mencionada orden es una directriz u orden expresa que se genera e imparte como consecuencia del desarrollo de las labores; sino que, puede devenir de los acuerdos y obligaciones previstos en el contrato entre la titular minera y la empresa contratista (por ejemplo, que se acuerdo que “los trabajadores destacados deberán asistir a la unidad minera a horas 5 am o de cumplir determinados procedimientos de trabajo seguro, etc.). En consecuencia, no necesariamente

la obligación que esté cumpliendo un trabajador destacado a la unidad minera es una instrucción u orden expresa de su empleador (empresa contratista), sino que, podría ser una “orden implícita” prevista en el contrato entre el titular minero y la empresa contratista, que válidamente podría considerarse a la obligación de la empresa contratista de “destacar personal para el cumplimiento de las labores asignadas”.

(ii) Aquellos que se produzcan en las vías de acceso a la unidad minera y en carreteras públicas con vehículos brindados por el titular de la actividad minera; sea de forma directa o a través de terceros; lo cual, supone que el titular minero/empleador podrían proveer el transporte ya sea directa (vehículos de su propiedad) o indirectamente el tre (suscribir un contrato de arrendamiento con una empresa de transportes para que les suministre el servicio de transporte de los trabajadores hacia o desde la unidad minera). Este es un claro supuesto de accidente producido “en ocasión” del trabajo.

Como se puede observar, esta regulación especial y preventiva del sector minero al acoger dos supuestos de accidente de trayecto como accidentes de trabajo, se distingue drásticamente de la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR; pues, estas últimas excluyen expresamente a cualquier supuesto de accidente de trayecto. En este sentido, tenemos que ante la generación de cualquiera de los dos supuestos de accidente trayecto-trabajo del sector minero que mencionamos; aun cuando, el accidente de trayecto es considerado accidente de trabajo según esta legislación especial; lo más probable es que el contenido de la póliza de SCTR mantuviera la definición y exclusiones previstas en las NSCTR (mantuviera la exclusión expresa de cualquier supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo) y por ende, no procedería la cobertura del SCTR a pesar que dicho accidente de trayecto es considerado accidente de trabajo bajo el marco de su normativa especial minera.

En suma, se concluye que existe una evolución que no es uniforme o coherente si comparamos la legislación peruana preventiva en materia de SST (tanto general como especial) y, en materia reparadora “NTSCTR”.

1.1.7. Definiciones de accidente de trabajo en la normativa de seguridad en actividades del sector hidrocarburos

Mediante Decreto Supremo N.º 043-2007-EM se aprobó el Reglamento de Seguridad en Actividades de Hidrocarburos (en adelante “RSAH”); el cual, al igual que el sector minería, incluye dentro de sus definiciones, supuestos de accidentes producidos como consecuencia del trabajo y accidentes producidos en ocasión del trabajo; como lo es, el supuesto de accidente de trayecto regulado en el literal d del artículo 16 del RSAH¹¹.

En efecto, el RSAH contiene en su art. 16 literal a) a una definición general de accidente de trabajo que incluye tanto la posibilidad que dicho accidente sea producido en ocasión, como en consecuencia del trabajo: “Aquel suceso violento o repentino que en cumplimiento de sus funciones provenientes de y en el curso del empleo, cause daño y/o lesión orgánica o perturbación funcional al personal **en el trabajo o con ocasión del trabajo** (...). Asimismo, agrega en el literal b) del mismo artículo otra definición de accidente de trabajo que puede contener supuestos de accidente producidos como consecuencia o en ocasión del trabajo: “Aquel que sobrevenga al personal en ejecución de órdenes del empleador aún fuera del lugar y las horas de trabajo, así como aquel que sobrevenga antes, durante y en las interrupciones del trabajo, si el personal se hallase, por razones de sus obligaciones laborales, en el lugar de trabajo, en los locales de la empresa autorizada o satisfaciendo necesidades fisiológicas básicas”. En adición, en el literal c) se señala un supuesto de accidente de trabajo en ocasión; pues, si bien se presenta durante la jornada de trabajo no se produce como consecuencia de la ejecución de labores, sino por la conducta de una tercera persona: “Aquel que sobrevenga por acción de una tercera persona o de otro miembro del personal durante la jornada de trabajo”.

¹¹ “Artículo 21.- Definiciones de Accidente de Trabajo:

Para los fines del presente Reglamento, se considera como Accidente de Trabajo, lo siguiente:

- a) Aquel suceso violento o repentino que en cumplimiento de sus funciones provenientes de y en el curso del empleo, cause daño y/o lesión orgánica o perturbación funcional al personal en el trabajo o con ocasión del trabajo, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina, violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debido al esfuerzo del mismo y que origine reducción temporal o permanente en su capacidad de trabajo o inhabilitación total, o produzca su fallecimiento.
- b) Aquel que sobrevenga al personal en ejecución de órdenes del empleador aún fuera del lugar y las horas de trabajo, así como aquel que sobrevenga antes, durante y en las interrupciones del trabajo, si el personal se hallase, por razones de sus obligaciones laborales, en el lugar de trabajo, en los locales de la empresa autorizada o satisfaciendo necesidades fisiológicas básicas.
- c) Aquel que sobrevenga por acción de una tercera persona o de otro miembro del personal durante la jornada de trabajo.
- d) **Aquel que ocurre cuando el personal de la empresa autorizada o del subcontratista se dirige a su centro de trabajo o vuelve de él, en medios de transporte proporcionado por la empresa autorizada o subcontratista, de ser el caso, para este propósito**.” (negrita agregada).

Finalmente, RSAH regula en el literal d) a un supuesto de accidente sustentado en el elemento ocasionalidad y que se produce en el desplazamiento del trayecto al ir o regresar de su centro de trabajo; específicamente, cuando el personal de la empresa autorizada o del subcontratista se dirige a su centro de trabajo o vuelve de él, en vehículos proporcionados por la empresa autorizada o la subcontratista.

En otras palabras, esta normativa especial del sector hidrocarburos también acoge expresamente en su definición de accidente de trabajo un supuesto de accidente de trayecto condicionado al suministro de transporte; ello, a diferencia de las NTSCTR; últimas, que excluyen expresamente a cualquier supuesto de accidente de trayecto y por ende, se generaría la misma controversia identificada en el sector minero; esto es, que a pesar que este supuesto de accidente de trayecto sea considerado un accidente de trabajo para la normativa especial de seguridad en el sector hidrocarburos; para la normativa de aseguramiento peruana bajo el marco de la seguridad social y probablemente para la póliza suscrita por la empresa; se haya conservado la exclusión expresa de cualquier supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo y por ende, no procedería ninguna cobertura reparadora ante la producción de este tipo de accidente.

1.1.8. Definición y configuración del accidente de trabajo en la jurisprudencia Peruana y su sustento en el elemento ocasionalidad

A continuación, se expondrán algunos casos analizados por la jurisprudencia peruana respecto a las definiciones y configuración de los accidentes de trabajo sustentados en el elemento ocasionalidad e, inclusive expondremos jurisprudencia incipiente peruana relativa a la configuración de accidentes de trayecto que son considerados como accidentes de trabajo y en los que se determina la procedencia del otorgamiento de indemnizaciones por concepto de daños y perjuicios en favor del trabajador y/o sus derecho-habientes. La intención con el mencionado análisis es resaltar que la jurisprudencia peruana se viene adaptando a la realidad laboral-social de forma mucho más ágil y oportuna que la legislación peruana en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo bajo el marco de la seguridad social. Asimismo, se realizará un análisis crítico respecto a determinados fundamentos de derecho usados por nuestros magistrados a efectos de sustentar sus pronunciamientos.

Así, se abordará sucesos que a la fecha son acogidos por la jurisprudencia peruana como accidentes de trabajo sustentándose en las definiciones de accidente de trabajo reguladas por la diversa legislación y cómo en muchos casos el vínculo entre el elemento generador del accidente y el accidente no es de causa- efecto, sino que se sustenta en el elemento ocasionalidad; esto es, la existencia de una vinculación indirecta (no de causa-efecto) entre el accidente y el trabajo.

En primer lugar, se presentarán aquellos casos en que la vinculación con el trabajo es aún mucho más indirecta o lejana, que aquella que se presenta en la configuración de un accidente de trayecto al ir o volver del centro de trabajo.

Así, tenemos por ejemplo la **Casación Laboral 11800-2017-CUSCO**; en la que, la Corte Suprema no cuestiona ni discute la naturaleza laboral del accidente, sino que se limitó a determinar que la Sentencia materia de impugnación se haya fundamentado en virtud de lo que fue materia de controversia; asimismo, que ello sea congruente con lo que fue materia de debate y con lo alegado en la apelación. Para ello, confirmó la inexistencia del nexo causal entre las labores del trabajador y la producción del accidente de trabajo y por ende ratificar la no procedencia de la indemnización por daños y perjuicios solicitada por su cónyuge. La Corte Suprema determinó que sí hubo una debida y suficiente motivación de la Sentencia; pues la prueba documental consistente en el Certificado de Defunción fue el sustento central que acreditó que no existe vinculación alguna entre la insuficiencia respiratoria ocasionada por una hemorragia pulmonar y las labores que realizaba el fallecido; por lo que, no corresponde el otorgamiento de la indemnización solicitada. En otras palabras, para la Corte Suprema, la insuficiencia respiratoria ocasionada por una hemorragia pulmonar pudo haberse generado en cualquier momento y lugar (inclusive fuera de las instalaciones de trabajo) y, por ende, el ambiente laboral no se constituye en causa directa (causa-efecto) del accidente; sino que, la vinculación es únicamente de contemporaneidad, al haber coincidido dicha insuficiencia respiratoria mientras el trabajador se encontraba en su centro de trabajo. Es esta vinculación de contemporaneidad a la que denominamos de carácter ocasional y que en este caso se toma en consideración para determinar la configuración de un “accidente de trabajo” o, la naturaleza laboral del accidente.

En suma, se puede establecer que, si bien en este caso existe una vinculación indirecta sustentada en la contemporaneidad, si comparamos este caso con un accidente de trayecto,

tenemos que en este último podría generarse una vinculación, que, si bien continúa siendo indirecta, sería menos indirecta que la vinculación que existe entre la insuficiencia respiratoria ocasionada por una hemorragia pulmonar y el trabajo y, por tanto, se ratifica la sugerencia de considerar como accidente de trabajo a un accidente de trayecto. A diferencia de la insuficiencia respiratoria derivada de una hemorragia pulmonar que se pudo haber generado en cualquier momento y lugar, un accidente de trayecto al ir o volver del centro de trabajo se generaría bajo el marco de una orden implícita al trabajador para que se desplace al centro de trabajo y pueda finalmente cumplir con ejecutar sus labores. Inclusive, en algunos supuestos específicos de desplazamiento hacia o desde el centro de trabajo, el empleador es el encargado de suministrar el transporte o determinar como condición de trabajo el desplazamiento; siendo que en estos últimos supuestos se reduce aun más la vinculación entre el trabajo y un potencial accidente de trayecto.

Ahora, debemos ratificar y resaltar la importancia de distinguir entre la configuración de un accidente de trabajo y la existencia de una responsabilidad contractual-laboral. Para la configuración de un accidente de trabajo y la procedencia del SCTR básicamente se deberá determinar que el suceso encajó como supuesto de accidente de trabajo en la definición legal regulada en la normativa de aseguramiento peruana; mientras que, para la determinación de una responsabilidad contractual por parte del empleador; se deberá verificar el cumplimiento de los presupuestos que configuran una responsabilidad de carácter contractual; que son: El Factor de atribución, la antijuricidad, el daño y, el nexos causal; a efectos de establecer si procede o no una indemnización por daños y perjuicios en el marco de un proceso judicial.

En suma, si bien en este caso se ha configurado un accidente de trabajo y por tratarse de una actividad de riesgo procede la cobertura del SCTR, no existió una relación de causalidad entre un incumplimiento del empleador y el fallecimiento del trabajador, y por tanto se determinó la improcedencia del pago de una indemnización por daños y perjuicios; pues, la muerte del trabajador —conforme fue acreditado con el Certificado de Defunción— se generó por una insuficiencia respiratoria ocasionada por una hemorragia pulmonar, la cual, no tiene relación alguna con la labor ejecutada por el trabajador (operario de maquinaria (tractor) ni con algún tipo de incumplimiento o responsabilidad del empleador; por tanto la Corte Suprema ratificó lo dispuesto por la Corte Superior; esto es, que no procede el otorgamiento de ninguna indemnización.

Asimismo, tenemos la **Casación Laboral 16015-2014-JUNIN**, en la que se determina que, la muerte del trabajador, ocasionada exclusivamente por un asalto o robo de terceros al centro de trabajo (grifo) en el que, el trabajador fue reducido y golpeado mientras se encontraba por razón de sus labores, constituye un accidente de trabajo, y, por ende, determina que procede otorgar una indemnización por daños y perjuicios.

Para estos efectos, la Sala sustenta su pronunciamiento en favor de la causal de Infracción Normativa por inaplicación del art. 2 del Decreto Legislativo N.º 009-97-SA alegada por el demandante; específicamente, la Sala sustentó su pronunciamiento en la interpretación legal de las definiciones nacionales de accidente de trabajo; todo ello, en aras de sustentar la configuración del accidente de trabajo en este caso.

Al respecto, es correcto lo que señala la Corte Suprema en lo relativo a que el hecho que los terceros “asaltantes” hayan generado la muerte del trabajador no genera la ruptura de la relación de causalidad —causalidad ocasional precisaríamos en este caso— entre las labores del trabajador y el daño generado (muerte) para efectos de determinar la configuración de un accidente de trabajo; en tanto estaba acreditada la relación contractual-laboral (existencia de contrato de trabajo) entre dicho trabajador afectado y la empresa empleadora y, por cuanto dicho trabajador se encontraba trabajando en la grifería de propiedad de su empleador cuando perdió la vida en un contexto (asalto) que involucró el espectro de subordinación de su empleador. En consecuencia, la Corte Suprema concluye que, la calificación del accidente de trabajo no se excluye por la actividad delincuencia de terceros; pues, el perjudicado tenía la condición de trabajador y se encontraba realizando sus funciones y bajo subordinación del empleador al momento del asalto; lo cual, encaja perfectamente en la definición de accidente de trabajo prevista en los literales j) y k) del numeral 2 del Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud y el numeral 2.1 de la Norma Técnica del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo. En suma, se precisa que el análisis de este nexo causal únicamente se debe restringir para la determinación de la naturaleza del accidente, que, en este caso, es de carácter laboral.

La errónea interpretación se genera cuando la Corte Suprema concluye que, por el hecho de haberse configurado un accidente de trabajo automáticamente existe responsabilidad contractual por parte de la empresa empleadora; lo cual, es errado; pues para determinar una responsabilidad contractual bajo nuestro marco normativo se deberá analizar la presencia de

los presupuestos legales que determinan la configuración de una responsabilidad contractual (Factor de Atribución, antijuricidad, daño y nexo de causalidad). Adicionalmente, cabe resaltar que en Perú la responsabilidad contractual no es objetiva sino semi objetiva; es decir; permite la existencia de eximentes de responsabilidad como lo sería en este caso “el hecho de un tercero (asaltantes)”.

En suma, en este caso la Corte Suprema a pesar de haberse acreditado la presencia de un eximente de responsabilidad; como lo es “el hecho de un tercero”, ha concluido que se ha configurado una responsabilidad contractual sustentándose únicamente en la naturaleza laboral del accidente y, por ende, determinó el otorgamiento de una indemnización por daños y perjuicios en favor del trabajador; con lo cual, se está en total desacuerdo; pues, una indemnización por daños y perjuicios únicamente deberá otorgarse previa acreditación de los presupuestos legales o elementos que configuran una responsabilidad contractual.

En segundo lugar, se presentará jurisprudencia nacional incipiente que ha llegado a considerar a un supuesto de accidente en el desplazamiento como accidente de trabajo y que, basándose básicamente en la naturaleza laboral del accidente ha asumido de forma automática que, procede una indemnización por daños y perjuicios:

Así, tenemos a la **Sentencia de Vista recaída en el Expediente N.º 20353-2018-0-1801-JR-LA-12**; que versa sobre un trabajador que es atropellado por una moto lineal durante el traslado del centro de trabajo al hotel que le asignó la empresa. La Sala determinó que el empleador tiene responsabilidad, puesto que la empresa no le proporcionó las condiciones necesarias para que se trasporte de manera segura al hotel “Transgresión del Deber de Prevención”; especialmente, si el referido empleador le había otorgado al trabajador como condición de trabajo la vivienda (el hotel).

La Sala sustentó su pronunciamiento en favor en la transgresión al Deber de Prevención regulado en las normas generales de seguridad y salud en el trabajo y en el VI Pleno Jurisdiccional en materia Laboral y Previsional que señala que “El empleador como garante de la SST en el centro laboral, siempre será responsable por cualquier evento dañoso para la vida y salud del trabajador”. No obstante, la Sala analizó de forma superficial y errónea la presencia de los presupuestos legales que configuran una responsabilidad contractual; sin analizar la existencia de algún eximente de responsabilidad.

Respecto a la configuración o no de un accidente de trabajo bajo el marco de nuestro ordenamiento, se debe tener en consideración que dependiendo el tipo de norma en que se encuentra contenida la definición de accidente de trabajo se generan distintas obligaciones (empresa empleadora) o derechos (trabajadores). Así, por ejemplo, la definición de accidente de trabajo contenida en las NSCTR peruanas se deben revisar para efectos de determinar la procedencia o no de la cobertura del SCTR en favor de determinado trabajador que realiza actividades de alto riesgo; siendo que, usualmente las pólizas que se contratan con las compañías aseguradoras mantienen exactamente el mismo contenido regulado en las NSCTR.

En ese sentido, en este caso lo razonable teniendo en cuenta el sector para el cual laboraba el trabajador “minería” hubiese sido que se analice la normativa especial minera en materia ocupacional a efectos de verificar las definiciones de accidente de trabajo, específicamente los supuestos de accidente de trayecto-trabajo previstos en la normativa ocupacional minera y, asimismo, la normativa de aseguramiento NTSCCTR, así como, la póliza contratada con la compañía aseguradora, para determinar la procedencia o no de la cobertura del SCTR en este caso. No obstante, Sentencia de Vista se limitó a sustentar la configuración de este accidente de trayecto como accidente de trabajo en normativa de carácter internacional como lo es el Convenio 121 de la OIT¹² y; de sustentar la configuración de una responsabilidad contractual en la transgresión del deber general de prevención previsto en el artículo 53° de la LSST. Al respecto, consideramos que en este caso, lo primero que se debió analizar y aplicar con prioridad, es la normativa nacional especial en materia de SSOM, la normativa general de SST (de forma supletoria y en lo que corresponda) y, la normativa civil en lo que concierne al análisis exhaustivo de los presupuestos que configuran una responsabilidad contractual; lo cual, no se realizó.

Respecto de la transgresión del deber de prevención; en primer lugar, habría que resaltar que, de conformidad con la Ley y Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo, la regla sobre la aplicación del Deber de Prevención del empleador respecto de sus trabajadores se restringe al ámbito laboral o instalaciones de trabajo; esto es, a aquel territorio que se

¹² **Convenio 121 de la OIT, art. :** “Todo miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo”, aunque exceptúa de esta obligación en lo relativo a los accidentes en el trayecto cuando “independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio”.

encuentra bajo la esfera de control del empleador. Excepcionalmente y según la legislación preventiva peruana en materia de seguridad y salud en el trabajo, considera que este deber de prevención resulta aplicable a determinados supuestos específicos en el desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo que son: (i) Cuando es regulado en una norma sectorial, (ii) cuando considera al desplazamiento hacia o desde el centro de trabajo como una condición de trabajo y, (iii) cuando el empleador brinda, sea de manera directa o indirecta, el transporte al trabajador.

En la Sentencia de Vista materia de análisis, se ha concluido que existió una transgresión al “El Deber de Prevención del empleador en el desplazamiento del trabajador del centro de trabajo a su habitación”; sin embargo, no se ha sustentado tal conclusión en ninguna de los supuestos legales excepcionales en el desplazamiento previstos en el RSST; esto es, no se ha sustentado que este caso se encuentre bajo el marco de una norma sectorial que admita el deber de prevención en el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo o, que admita un supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo; tampoco se ha sustentado en el hecho que el empleador haya determinado como condición de trabajo el traslado al centro de trabajo; por último, tampoco se ha sustentado en el hecho que el empleador haya suministrado directa o indirectamente al trabajador el transporte para ir o regresar de su centro de trabajo. Al respecto, se precisa que, si bien la Sentencia hizo referencia a que el empleador brindaba al trabajador como condición de trabajo la vivienda, para efectos de aplicarse en este caso, la condición de trabajo debió haber sido la otorgada en el desplazamiento (movilidad para ir o volver del trabajo); lo cual, no sucedió en este caso.

Finalmente, y de manera independiente a los análisis mencionados, se debió verificar si hubo o no responsabilidad contractual por parte del empleador para recién determinar la procedencia o no de la indemnización por daños y perjuicios solicitada. En este último análisis, si se detectase y acreditase algún incumplimiento legal por parte del empleador que haya generado el accidente o, alguna **falta de diligencia** del empleador, de conformidad a lo previsto en el VI Pleno Laboral Jurisdiccional Supremo en materia Laboral y Previsional¹³.

¹³ El VI Pleno Laboral Jurisdiccional Supremo en materia Laboral y Previsional, define al **empleador diligente** como “aquel empleador que adicionalmente al cumplimiento de las normas legales o reglamentarias sobre salud y seguridad en el trabajo como cumplió con capacitar a sus trabajadores sobre dichas normas y su aplicación como así como sobre las consecuencias en la salud por la actividad que realizan, efectuó en forma íntegra un análisis e identificación de los riesgos propios de la actividad o centro de trabajo y tomó las medidas adecuadas para minimizar o eliminar el mismo y fiscalizó el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud implementadas”.

En suma, existe una falta de motivación de la Sentencia de Vista por el inexistente pronunciamiento respecto de los presupuestos que configuran la responsabilidad contractual y respecto de la presencia o no de eximentes de responsabilidad; los cuales tampoco fueron analizados en segunda instancia (en tanto dicha instancia revocó la Sentencia de Primera Instancia afirmando que no procedía una indemnización por daños y perjuicios debido a que los hechos de este caso constituyeron caso fortuito o de fuerza mayor). En base a ello, resulta válido y razonable que la parte demandada podría haber optado por interponer una demanda de amparo.

Asimismo, **tenemos a la Casación Laboral Nº 4258-2016-LIMA**; que versa sobre un trabajador con el puesto de conductor de una empresa de transporte interprovincial (CIVA) y en uno de los viajes de Piura a Lima, en los que este conducía, tuvo un accidente que le ocasionó incapacidad física permanente (politraumatismo con fractura expuesta).

Con respecto a la determinación de una responsabilidad contractual por parte del empleador, tenemos que a pesar de que, en primera instancia, se determinó que el accidente fue ocasionado por maniobras peligrosas y temerarias que realizó un vehículo manejado por un tercero (hecho determinante de tercero), la Corte Suprema desestima analizar la existencia de dicha fractura causal o eximente de responsabilidad, ordenando pagar la indemnización por daños y perjuicios que corresponda al trabajador. En efecto, para la Corte Suprema, se presume la inejecución de obligaciones por parte del empleador, a partir de la sola acreditación del daño, señalándose expresamente en sus considerandos que: “Probada la existencia del daño sufrido por el trabajador, a consecuencia del accidente de trabajo **debe atribuirse el mismo al incumplimiento por el empleador de su deber de prevención, hecho que genera la obligación de pagar a la víctima o sus derechohabientes una indemnización** que será fijada por el Juez conforme al artículo 1332 del Código Civil, salvo que las partes hubieran aportado pruebas documentales o periciales sobre el valor del mismo”.

En este caso, el trabajador (conductor) estaba realizando las funciones que corresponden a su cargo asignado; por tanto, no estaba en discusión el carácter laboral de este accidente; pues, dicho trabajador se encontró ejecutando sus funciones al momento de la producción del accidente; por tanto, tal escenario encaja como parte de la definición de accidente de trabajo prevista en la normativa de aseguramiento NTSCTR.

No obstante, lo que llamó la atención es que, a pesar de que no se acreditase ningún incumplimiento por parte del empleador, el Juez determinó que se proceda con la indemnización por daños y perjuicios. Al respecto, precisamos que previa determinación de la procedencia de una indemnización por daños y perjuicios se deberán acreditar los presupuestos que configuran una responsabilidad contractual; siendo que estos no solamente se limitan a la existencia del daño sino a la identificación de la norma incumplida; así como, de la existencia de un nexo causal directo entre la conducta ilegal del empleador y la generación del accidente de trabajo que afecta al trabajador.

1.2. Accidente de Trayecto

1.2.1. Definición y controversias

Los “accidentes de trayecto” o también denominados “accidentes in itinere”¹⁴, son sucesos que afectan al trabajador en el trayecto del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo.

El accidente de trayecto tiene su origen en una interpretación extensiva del accidente de trabajo sustentada en el elemento ocasionalidad “accidente producido con ocasión del trabajo” y, que permite interpretar de manera beneficiosa para el trabajador la calificación del suceso en los casos en que no haya sido posible eliminar la vinculación entre lesión y trabajo, considerando que el trabajo es la condición que generó el riesgo (desplazamiento) del que fue producto el accidente. En otras palabras, se aplica la interpretación beneficiosa en aquellos accidentes en los que exista una vinculación indirecta entre el trabajo y la lesión. (Tormo, 2016).

Respecto de este tipo de accidentes, la legislación internacional en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales ha decidido reconocerlos como accidentes de trabajo con algunas particularidades propias de cada país, ello, producto de una evolución internacional en materia de protección social y consecuente aseguramiento de cualquier o, casi cualquier tipo de riesgo vinculado al trabajo. Sin embargo, a la fecha ningún supuesto de accidente de trayecto es reconocido como accidente de trabajo por la legislación de aseguramiento de accidentes de trabajo peruana NTSCTR bajo la tutela

¹⁴ Deriva del latín y significa “durante el camino”.

de la seguridad social; lo que supone que los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufran un accidente de trayecto no sean cubiertos por el SCTR, seguro especial, que otorga prestaciones de salud y económicas en favor de los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo, y sufren accidentes de trabajo.

Previo al reconocimiento de este tipo de accidentes como laborales por la legislación de aseguramiento internacional, se venían presentando diversas controversias en sede judicial producto del no reconocimiento y fue justamente en virtud de dicho escenario judicial y atendiendo adicionalmente al criterio de la OIT —*de incluir en las normas de aseguramiento de accidentes de trabajo las condiciones en que las cuales un accidente de trayecto sería considerado accidente de trabajo*—, que se determinó considerar legislativamente a los accidentes de trayecto como un supuesto de accidentes de trabajo.

Ahora y sin perjuicio que este tipo de accidentes han sido regulados legislativamente, en sede jurisprudencial se continúan presentando controversias producto de las mutaciones y componentes sociales que se van dando a través del tiempo durante el trayecto, generando un constante replanteamiento del alcance esta definición. En otras palabras, la configuración de un accidente in itinere para la jurisprudencia internacional que incluye a España, Chile y Argentina; deberá analizarse en cada caso específico con amplio criterio y flexibilidad, aplicándose una interpretación dinámica en virtud de la realidad social de determinado momento. (Tormo, 2016).

A la fecha, se propone la incorporación de los accidentes de trayecto como accidentes de trabajo en las NTSCTR peruana a efectos de otorgar una protección suficiente a trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren determinados supuestos de accidente de trayecto en los que el empleador tenga una intervención evidente (cuando el empleador haya suministrado el transporte, cuando el trayecto se constituya en una condición de trabajo y/o cuando el accidente de trayecto haya sido regulado como accidente de trabajo en una norma sectorial); siguiendo la línea de la normativa preventiva y especial en materia de SST.

Ahora, es de suma importancia presentar y proponer una opción legislativa que evite y/o reduzca la presencia controversias en sede judicial. Para ello, se considera conveniente precisar de forma clara los supuestos de accidentes de trayecto que serían considerados

como accidentes de trabajo en las NTSCTR; así como también cuáles serían las exclusiones de los mencionados supuestos.

1.2.2. Naturaleza jurídica del accidente de trayecto

Cuando se hace referencia a la naturaleza jurídica del accidente de trayecto, se señala como está considerada esta figura para la legislación y doctrina jurisprudencial internacional comparada; pues, como se conoce esta figura no está regulada en la legislación de aseguramiento peruana como un supuesto de accidente de trabajo ni de forma autónoma al mismo. (Poquet, 2014).

Así, en la legislación internacional, el supuesto de accidente *in itinere* fue una inclusión básicamente declarativa y no constitutiva; pues, los legisladores se limitaron a reproducir la interpretación que había realizado previamente la jurisprudencia. Es así como, según la legislación internacional comparada el accidente *in itinere* es una manifestación del accidente de trabajo y, en consecuencia, le son atribuibles las mismas características, cualidades y restricciones que le resultan aplicables a los accidentes de trabajo.

No obstante, por su parte la jurisprudencia internacional¹⁵ califica al accidente *in itinere* como un accidente impropio, en tanto su causa directa no es la ejecución del trabajo desempeñado, sino que es consecuencia de condiciones concurrentes; como lo es en este caso el “desplazamiento necesario del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo”. Por tanto, la circunstancia del desplazamiento se constituye en una obligación implícita del trabajo, pues sin la existencia de este último, no sé habría dado el desplazamiento y por ende tampoco el accidente. Dicho esto, la jurisprudencia interpreta que la legislación considera al accidente de trayecto-trabajo como uno de carácter autónomo y no como una manifestación del accidente de trabajo. (Poquet, 2014).

1.2.3. Requisitos Genéricos del accidente de trayecto

Existe una falta de regulación integral del accidente *in itinere* o de trayecto en la legislación comparada. Si bien la legislación comparada incluye en su definición de accidente de trabajo de forma referencial o genérica al accidente *in itinere*; ha sido la jurisprudencia y la doctrina

¹⁵ SSTS de 16 de noviembre de 1998, rec. núm. 502/1998; de 21 de diciembre de 1998, rec. núm. 722/1998 y 30 de junio de 2003, rec. Núm. 2403/2002.

quienes han creado y/o elaborado una regulación integral del accidente *in itinere* que identifica sus requisitos genéricos y específicos.

Dado que la creación jurisprudencial no ha sido reglamentada legislativamente, dicho vacío genera que los jueces interpreten con considerable flexibilidad el nexo causal en cada caso, interpretando esta definición de forma dinámica acorde con la realidad social vigente a determinado momento. En otras palabras, adecuando la norma a la vida.

En ese sentido, los requisitos genéricos de un accidente de trayecto se equiparan a aquellos requisitos que configuran un accidente de trabajo; así tenemos:

a) Trabajador por cuenta ajena (elemento subjetivo)

Este elemento subjetivo del accidente de trayecto está constituido por la persona que deberá tener la condición de trabajador. En ese sentido, si la persona afectada por el accidente no cuenta con tal condición no se configurará este tipo de accidente de trabajo. Igualmente, no se configurará un accidente de trabajo bajo el supuesto de que no se haya formalizado la relación laboral; esto es, que el trabajador no se encuentre registrado en planillas de la empresa.

b) Lesión (elemento objetivo)

Este elemento objetivo lo constituye la lesión corporal producida de forma súbita y/o violenta, más no las perturbaciones funcionales, afectaciones o dolencias distintas a la citada lesión corporal.

c) El nexo causal “elemento ocasionalidad” en un accidente *in itinere*

Si analizamos la relación de causalidad de un accidente de trabajo ordinario nos estaremos refiriendo a una relación causal directa; en la que el trabajo es la causa inmediata del accidente. Por otro lado, si analizamos la relación de causalidad de un accidente de trayecto, esta será una de carácter indirecta o mediata, en la cual el trabajo lejos de ser la causa es el medio que permite la configuración del accidente.

En ese sentido, la relación de causalidad del accidente de trayecto se evidencia, si este se genera debido a que el desplazamiento viene impuesto por la obligación de asistir al trabajo; así, bajo el supuesto de no existir la obligación de trabajar no se habría dado el desplazamiento y sin desplazamiento tampoco se habría generado el accidente. Es por tal

motivo que se denomina a este accidente de trabajo como uno de tipo **indirecto o impropio**; pues, no se produce como consecuencia de la ejecución de la labor sino de una circunstancia concurrente y necesaria a efectos de ejecutar la labor; que, en este caso ese desplazamiento.

Es bajo dicho contexto que cobra una considerable relevancia el **elemento ocasionalidad**; elemento, que se encuentra regulado en las definiciones legales-generales de accidentes de trabajo previstas en la normativa nacional e internacional. Así tenemos que la relación de causalidad en un accidente in itinere es sustentada “con ocasión del trabajo”; evidenciándose una relación indirecta con el trabajo y determinándose que basta con que el trabajo sea la ocasión mediante la cual se genera el accidente.

Al respecto, Carnelutti señala que **“el accidente acontece con ocasión del trabajo cada vez que el trabajo determina el riesgo del que fue consecuencia el accidente”**. (Como se cita en Tormo, 2016). En otras palabras, el trabajo genera que el trabajador asuma “el riesgo de desplazarse” con la finalidad ulterior de poder ejecutar sus labores o de descansar para luego volver a laborar. En dicho desplazamiento, el trabajo es la mera ocasión para que se presenten los riesgos del desplazamiento; identificándose como principal riesgo al tráfico al que se encuentran expuestos los trabajadores diariamente. En consecuencia, se le otorga el carácter laboral al accidente de trayecto que se deriva de asumir un riesgo de alta siniestralidad en el desplazamiento “uso de vehículos automotores” producto de la necesidad de asistir a trabajar.

En suma y evidentemente, la aplicación del elemento ocasionalidad para sustentar la configuración de un accidente de trabajo, permite admitir una constante evolución del concepto de accidente de trabajo y de esta manera apunta a brindar una mayor protección respecto de toda situación riesgosa que asuma el trabajador por causa o con ocasión del trabajo.

En ese sentido, la jurisprudencia y la doctrina judicial internacional comparada están en permanente evolución y cada vez interpretan de forma más flexible la presencia de los elementos configuradores del accidente de trabajo, ello, como consecuencia de aplicar el elemento ocasionalidad; así como, otros criterios y/o elementos que ratifican la existencia de una causalidad indirecta.

1.2.4. Requisitos específicos del accidente de trayecto

La jurisprudencia ha determinado ciertos requisitos específicos para la configuración del accidente de trayecto. Ello, debido a que la configuración de un accidente de trabajo ocurrido fuera del centro de trabajo y fuera de la jornada de trabajo – como lo es el accidente de trayecto - no se puede presumir, lo cual, supone acreditar de forma fehaciente la existencia de la vinculación entre el trabajo, el desplazamiento y la lesión.

Sin perjuicio de ello, la jurisprudencia también ha establecido que se deberá analizar e interpretar los requisitos específicos de una forma dinámica y versátil en virtud de la realidad social vigente.

a) Elemento teleológico

Este elemento demanda que la finalidad principal del traslado sea exclusivamente la llegada o salida del trabajo; teniendo como referencia la residencia habitual y el centro de trabajo.

En estos casos, a la fecha es uniforme que la jurisprudencia se pronuncie en el sentido de que no se genera la ruptura de la causalidad entre el desplazamiento y el trabajo, cuando la conducta del trabajador corresponde a comportamientos comunes de las personas y o modelos usuales de convivencia; siendo que en la configuración del presente elemento deberá interpretarse con flexibilidad y amplitud respecto a aquellos desvíos y o paradas debidamente justificadas en virtud a los parámetros citados. En esa línea, la continuidad del trayecto no deberá exigirse de forma tan rigurosa que prohíba alguna parada o desviación proveniente de circunstancias especiales bajo los parámetros mencionados.

b) Elemento topográfico

Este elemento exige que el accidente se haya producido en el recorrido entre la residencia habitual y el centro de trabajo o viceversa; siendo que, dicho camino deberá tener la condición de habitual y no riesgoso.

c) Elemento cronológico

Este elemento supone que el accidente se haya producido en un instante razonablemente cercano al inicio o final de la jornada de trabajo; esto es que se haya generado durante el

tiempo que toma el trayecto al ir o regresar del centro de trabajo. En ese sentido el tiempo que toma el trayecto entre la residencia habitual y el centro de trabajo o viceversa debe ser razonable teniendo en consideración la extensión del recorrido o trayecto, el medio de locomoción que se utilice para dicho recorrido; así como los retrasos en el inicio del trayecto al ir o regresar del centro de trabajo.

d) Elemento de idoneidad del medio o mecánico

Este elemento supone la utilización de un medio de locomoción racional y adecuado para que el trabajador pueda trasladarse entre su residencia habitual y el centro de trabajo o viceversa. Dicho medio de transporte adecuado debe ser el normal y habitual cuya utilización no suponga un riesgo grave o inminente para el trabajador.

1.2.5. Argumentos que cuestionan la admisión de los accidentes de trayecto como accidentes de trabajo

- Parte residual de la doctrina internacional considera que la tutela de los accidentes de trayecto-trabajo supone una sobreprotección del trabajador que genera por defecto un aumento del grado de responsabilidad y asunción de primas de seguro de accidente por parte del empleador; intensificándose la objetivización del riesgo y desvirtuando la vinculación entre el daño y el trabajo. En ese sentido, la responsabilidad objetiva del empleador frente a los accidentes de trabajo ha visto extendida su aplicación vía la interpretación extensiva de la protección de los accidentes de trayecto como accidentes de trabajo, evidenciando una extensión de protección y sobreprotección forzada.
- Asimismo, dicha doctrina internacional residual considera que la jurisprudencia ha ido perfeccionando argumentos de corte pro- trabajador forzando en numerosos casos la interpretación con la finalidad de otorgar una mayor protección reparativa al considerar al accidente de trayecto como accidente de trabajo.
- Que, dado que este contexto pro- trabajador viene siendo cada vez más amplio y flexible, genera inseguridad jurídica; resultando imposible contar con jurisprudencia y criterios uniformes o pautas predeterminadas respecto de la interpretación de los elementos constitutivos de los accidentes de trayecto-trabajo.

- En suma, la figura del accidente de trayecto o in itinere es una de las más imprecisas de la normativa y jurisprudencia internacional comparada. Recordemos que esta figura se constituye en una creación jurisprudencial; no obstante, lamentablemente a más de 70 años de su declaración y formalización legislativa internacional, no se han eliminado las controversias judiciales.

1.2.6. Argumentos promueven la consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo en las NTSCTR

- La exclusión normativa de todo supuesto de accidente de trayecto, aún aquel en el que el empleador suministre el transporte, sea directa o indirectamente, en las NTSCTR, resulta una regulación inconstitucional. Inclusive, debemos resaltar que otras legislaciones nacionales especiales que no tienen como finalidad garantizar el derecho a la Seguridad Social, a la fecha consideran algunos accidentes de trayecto como accidentes de trabajo, incorporándolos en sus definiciones de accidente de trabajo.
- Al constituirse las NTSCTR en una prolongación del derecho a la Seguridad Social, tenemos que la exclusión del accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR transgrede el derecho a la Seguridad Social; así como el derecho a la vida, a la salud y la integridad del trabajador.
- La legislación internacional comparada en materia de aseguramiento ha incorporado al accidente de trayecto (en mayor o menor grado) en sus definiciones legales de accidente de trabajo; lo que supone que, estos accidentes cuentan con la protección oportuna y suficiente aplicable a los accidentes de trabajo. No obstante, la legislación peruana en materia de aseguramiento ha quedado desfasada frente a dicha legislación internacional.
- La no protección reparativa de los accidentes de trayecto-trabajo por las NTSCTR se contrapone a lo establecido por organismos internacionales. Así, se contrapone a lo establecido por la OIT en su Convenio 121°, en el cual señala que se deberá incluir en la definición de accidentes de trabajo las condiciones bajo las cuales es un accidente de trayecto al ir o regresar del centro de trabajo, se considere un accidente de trabajo. En el mismo sentido, se contrapone a lo previsto en el inciso n del artículo I de la decisión 584 de la Comunidad Andina de Naciones que prevé que “las legislaciones de cada país

podrán definir lo que se considera accidente de trabajo respecto al que se produzca durante el traslado de los trabajadores desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa.

En consecuencia, la modificación de las NTSCTR en lo concerniente a la incorporación del accidente de trayecto y/o determinados supuestos a efectos de cumplir con lo establecido por los organismos internacionales, resulta inminente a fin de garantizar los derechos constitucionales a la seguridad social y a la vida.

1.3. Antecedente normativo de aseguramiento en Perú que no excluyó al accidente de trayecto como accidente de trabajo

Dado que el primer antecedente de aseguramiento (1911 - 1971) “Ley 1378, Ley de Accidentes de Trabajo”, no garantizó una indemnización para los trabajadores afectados por un accidente o una enfermedad profesional, en tanto considerable número de empleadores no contrataban con las compañías aseguradoras un seguro privado (no fue un seguro obligatorio) o no pagaban las indemnizaciones directamente (no asumían la responsabilidad); fue bajo dicho escenario que se creó mediante el Decreto Ley N° 18846 del 29 de abril de 1971, un régimen obligatorio con el objetivo de hacer efectivo el pago de la indemnización a los trabajadores afectados centrándose en el cumplimiento de una finalidad social en beneficio de los trabajadores afectados.

En efecto, mediante Decreto Ley N° 18846 del 29 de abril de 1971 se promulgó el Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales (en adelante “SATEP”) y posteriormente se emitió su reglamentación mediante el Decreto Supremo N.º 002-72-TR del 24 de febrero de 1972; siendo que a diferencia del anterior régimen, el SATEP estableció que el **seguro sea obligatorio** e implementó en nuestro país la teoría del riesgo profesional, basada en la responsabilidad objetiva del empleador; bajo la cual, el empresario o empleador si bien no se constituye en culpable del daño causado (por accidente de trabajo y/o enfermedad profesional); sí es el causante del riesgo al cual se encuentra expuesto el trabajador y por ende, debe responder ante dicho riesgo. (Tamayo, 2017, p. 76).

Asimismo, mediante el SATEP se estableció que, la Caja Nacional del Seguro Social Obrero —en un primer periodo— sea quien asuma el seguro de los trabajadores únicamente obreros. No obstante, posteriormente se realizaron algunas modificaciones, incluyéndose la

sustitución de la Caja Nacional por un régimen especial bajo el marco del Instituto Peruano de la Seguridad Social. Este régimen de aseguramiento permaneció vigente por más de veintisiete (27) años; no obstante, su vigencia fue un tanto agitada; pues los empresarios y diversos sectores económicos alegaban que estos debían asumir la responsabilidad sin tener en consideración la diligencia de este último en el evento causante (Tamayo, 2017, p. 270).

Una de las finalidades de este Seguro Obligatorio de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales —de conformidad a lo establecido en los considerandos del Decreto Ley N.º 18846—, fue lograr la transformación de la estructura del Estado haciéndola más dinámica y eficiente, promoviendo superiores niveles de vida y una adecuada política social de protección de todos los trabajadores y sus familiares. Para ello, se fortaleció la estructura económico-social del Seguro Obligatorio, incorporando la cobertura de nuevas contingencias sociales, como fueron los accidentes de trabajo (sin excluir a los accidentes de trayecto de la definición de accidente de trabajo) y, enfermedades profesionales de los trabajadores de nuestro país. En suma, el gran objetivo fue unificar la cobertura de los riesgos de accidentes de trabajo y de enfermedad profesional dentro de la organización de Seguridad Social, encauzando las respectivas inversiones con criterio eminentemente social y ajeno a todo espíritu de lucro y con la única finalidad de cubrir los riesgos laborales.

En otras palabras, fue en el contexto de una etapa de gran desarrollo del aseguramiento de los riesgos laborales y mayor tutela de los mismos, que el SATEP no excluyó al accidente de trayecto como un supuesto de accidente de trabajo (como lo hacen las NTSCTR) y por tanto se interpretó válidamente como un tipo de accidente de trabajo en virtud al elemento ocasionalidad; lo que supuso la protección del trabajador bajo el marco de tutela de la seguridad social, ante un daño generado en ocasión —causalidad indirecta— del trabajo.

Así, en el artículo 3 del Decreto Ley N.º 18846 que reguló el SATEP se estipulaba que “quedan comprendidos en este régimen todos los accidentes ocurridos en el trabajo o con ocasión directa del mismo”. Siendo que, en el Reglamento del citado Decreto Ley, específicamente en su artículo 7º; se señala como definición general de accidente de trabajo a “toda lesión orgánica o funcional que en forma violenta o repentina sufren los trabajadores a que se refiere el artículo 2º del Decreto Ley N.º 18846 debido a causas externas a la víctima o al esfuerzo realizado por ésta y que origine reducción temporal o permanente en su

capacidad de trabajo o produzca su fallecimiento”. Asimismo, dicho Reglamento en su artículo 8 señala que “asimismo se considera accidente de trabajo a:

“(…)

- a) El que sobrevenga al trabajador en la ejecución de órdenes del empleador, aun fuera del lugar y horas de trabajo.
- b) El que sobrevenga antes, durante y en las interrupciones del trabajo, si el trabajador se hallase por razón de sus obligaciones laborales, en el lugar de trabajo, o en los locales de la empresa y,
- c) El que sobrevenga por acción de tercera persona, o por acción del empleador o de otro trabajador durante la ejecución del trabajo”.

Con respecto a las prestaciones médicas obtenidas bajo el marco del SATEP, tenemos que bajo el supuesto que un trabajador sufriera un accidente y/o adquiriera una enfermedad profesional, tenía derecho a las siguientes prestaciones médicas (artículos 24 del D.S. N.º 002-72-TR): (i) Asistencia médica y quirúrgica general y especializada, (ii), Asistencia hospitalaria y de farmacia, (iii) Aparatos de prótesis y ortopédicos necesarios; y (iv) Reeducción y rehabilitación.

Cabe resaltar que, este seguro social obligatorio estableció incluir solamente a los trabajadores obreros, más no a los empleados, creándose de esta manera una distinción entre los empleados y obreros frente al riesgo laboral. Asimismo, el trabajador que sufría un accidente de trabajo no tenía que cumplir con ningún periodo de calificación; sino que, se tenía derecho a las prestaciones mencionadas de forma inmediata (funcionaba de manera automática desde el primer día de iniciadas las labores) y; las pensiones se determinaban en virtud de la incidencia del daño y no por el tiempo de trabajo. (Ospina, 2010, p. 24).

Otro tema por destacar es que bajo este sistema de aseguramiento se manejaba el concepto de “riesgos del trabajo” que la fecha ha sido modificada por el de “trabajo de riesgo”; generándose así una reducción considerable de la tutela de la Seguridad Social con respecto a nuestro anterior sistema de aseguramiento (SATEP).

En suma, el Gobierno en dicho momento (año 1998) y con la intención de mitigar la postura social del SATEP, aprueba y publica el actual sistema de aseguramiento (NTSCTR); el cual,

refleja un retroceso (reducción) en lo que respecta a los supuestos de accidentes que se consideran como de trabajo a la luz de la tutela de la Seguridad Social.

1.4. Actual normativa de aseguramiento peruana “NTSCTR”: Exclusión del accidente de trayecto como accidente de trabajo

Como se señalara, la norma que rige el aseguramiento de los accidentes de trabajo de nuestro país se denomina Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (en adelante NTSCTR). Cabe precisar que, si bien dichas normas técnicas gobiernan el aseguramiento de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, fueron creadas por la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud – (en adelante “LMSSS”), Ley N.º 26790, publicada en mayo de 1997 y reemplazó al SATEP.

Así, la citada Ley que dio vida al SCTR, se refiere a dicho seguro señalando que el mismo “otorga **cobertura adicional** a los afiliados regulares del Régimen Contributivo de la Seguridad Social en Salud que desempeñan las actividades de alto riesgo determinadas mediante el anexo 5 del Decreto Supremo N.º 003-98-SA, Normas técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo”. Este seguro es obligatorio y por cuenta de la entidad empleadora y cubre los riesgos siguientes: (a) Otorgamiento de prestaciones de salud en caso de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, pudiendo contratarse libremente con EsSalud o con la EPS elegida conforme al Artículo 15º de esta Ley. (b) Otorgamiento de pensiones de invalidez temporal o permanente y de sobrevivientes y gastos de sepelio, como consecuencia de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, pudiendo contratarse libremente con la ONP o con empresas de seguros debidamente acreditadas (...).

Como se observa, lastimosamente nuestro sistema de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales bajo la tutela de la seguridad social no brinda una protección integral o universal; sino que, como las propias NTSCTR lo señalan, se trata de una protección adicional o complementaria a los afiliados regulares al sistema de seguridad social peruano administrado por EsSalud. Tal contexto normativo ha generado que la Corte Suprema se pronuncie indicando que, dado que las NTSCTR vía el SCTR otorgan una cobertura complementaria, estará vigente el derecho de los trabajadores de solicitar en sede judicial una indemnización por daños y perjuicios alegando el incumplimiento de alguna obligación de SST por parte del empleador que haya generado el accidente (noción de culpa

que en su momento se pretendió sustituir por la cobertura de un sistema de seguridad social). En otras palabras, a criterio de la Corte Suprema con la reparación del SCTR no se elimina la posibilidad de una reparación civil por daños y perjuicios (teoría del riesgo a falta de una reparación integral bajo el marco de la seguridad social).

Dicho esto, tenemos que el Reglamento de la citada LMSSS, aprobado por D.S. N.º 009-97-SA (en adelante RLMSSS), en su artículo 82 además de ratificar que “el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo otorga una **cobertura adicional** por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a los afiliados regulares del Seguro Social de Salud; precisa que es de carácter obligatorio y por cuenta de las entidades empleadoras que desarrollan las actividades de alto riesgo señaladas en el Anexo 5”. Asimismo, se precisa que “están comprendidas en esta obligación las Entidades Empleadoras constituidas bajo la modalidad de cooperativas de trabajadores, empresas de servicios temporales o cualquier otra de intermediación laboral; y que dicho Seguro comprende las siguientes coberturas: **(a)** La cobertura de salud por trabajo de riesgo; y **(b)** La cobertura de invalidez y sepelio por trabajo de riesgo”. La cobertura de salud por trabajo de riesgo comprende asistencia y asesoramiento preventivo promocional en salud ocupacional, atención médica, hospitalaria y cirugía de cualquier nivel de complejidad, rehabilitación y readaptación laboral para los trabajadores afectados, cualquiera sea su nivel de complejidad. Por su lado, la cobertura de invalidez, muerte y sepelio como consecuencia de enfermedades profesionales o de accidentes de trabajo; ofrece como prestaciones, pensión de invalidez, de sobrevivencia, y gastos de sepelio. La cobertura de salud sólo puede ser contratada por el empleador, quien tiene derecho a elegir entidad prestadora entre el Seguro Social de Salud-ESSALUD (entidad pública) y las Entidades Prestadoras de Salud-EPS (entidades privadas). Mientras que, en lo relativo a las prestaciones económicas que otorga el SCTR, el empleador puede decidir contratarlas con las compañías aseguradores de riesgos o con la ONP.

Asimismo, el RLMSSS precisó lo establecido en la LSSS indicando que deben contar con cobertura del SCTR no sólo aquellos trabajadores que realicen labores en el centro de trabajo de la empresa en donde se realicen efectivamente las actividades consideradas como riesgosas previstas en el Anexo 5 de las NTSCTR; sino todo trabajador de la empresa que aunque se encuentre registrado en un centro de trabajo del empleador distinto a aquel donde se efectúan actividades de riesgo; pero que en razón de sus labores esté habitualmente expuesto a la actividad de riesgo que realiza la empresa.

En suma, por el contrario de evolucionar, en Perú se ha pasado de una cobertura de seguridad social a una de cobertura adicional o complementaria con el SCTR, aplicable únicamente a trabajadores que realizan a actividades calificadas como riesgos y a determinadas actividades; lo cual, definitivamente viene generando un desenlace negativo en lo concerniente al incremento de procesos judiciales que analizan el accidente desde la perspectiva de la culpa del empleador (incumplimiento de obligaciones de SST) y en algunos casos del riesgo creado (el empleador es quien siempre debe responder ante la generación del daño del trabajador).

1.4.1. Supuestos de accidentes considerados como accidentes de trabajo y asegurados por el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo

El Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo - SCTR tiene el objetivo de precisar el contenido y las condiciones de las coberturas, así como las normas mínimas de contratación de dicho seguro. Bajo dicho contexto, queremos destacar que uno de los presupuestos necesarios para la procedencia de la cobertura del SCTR es que los accidentes producidos encuadren en la definición de “accidente de trabajo” prevista en las NTSCTR. En otras palabras, es preciso conocer si el accidente cumple con los requisitos previstos en las NTSCTR para ser considerarlo un accidente de trabajo y a partir de dicho conocimiento, determinar la procedencia de la cobertura del SCTR.

En ese sentido, sólo los accidentes que las NTSCTR admitan como accidentes de trabajo podrán ser cubiertos por el SCTR; por lo que, es importante revisar la definición y exclusiones previstas en las NTSCTR, en lo relativo a la consideración de “accidente de trabajo”.

Así, en primer término, mostramos la definición general que acogen las Normas Técnicas de SCTR (Ministerio de Salud, 1998):

El artículo 2.1 define accidente de trabajo como “toda lesión orgánica o perturbación funcional causada en el centro de trabajo **o con ocasión del trabajo**, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debido al esfuerzo del mismo”. (El resaltado es nuestro).

Por su parte, el artículo 2.2 establece que “se considera igualmente accidente de trabajo:

- a) El que sobrevenga al trabajador ASEGURADO durante la ejecución de órdenes de la Entidad Empleadora o bajo su autoridad, aun cuando se produzca fuera del centro y de las horas de trabajo.
- b) El que se produce antes, durante y después de la jornada laboral o en las interrupciones del trabajo, si el trabajador ASEGURADO se hallará por razón de sus obligaciones laborales, en cualquier centro de trabajo de la Entidad Empleadora, aunque no se trate de un centro de trabajo de riesgo ni se encuentre realizando las actividades propias del riesgo contratado.
- c) El que sobrevenga por acción de la Entidad Empleadora o sus representantes o de tercera persona, durante la ejecución del trabajo”.

Al respecto es de suma importancia precisar lo previsto en el numeral 2.1 citado precedentemente, toda vez que prevé la definición general de accidente de trabajo incluyendo no sólo a aquellos que se produzcan en el centro de trabajo como lugar físico, sino además a todos los que se puedan presentar “con ocasión del trabajo”.

Nótese que dicha previsión “con ocasión del trabajo” evidencia una vinculación indirecta sin restringir su extensión; con lo cual, consideramos que la misma permite que con el sólo hecho de haber existido una vinculación —por más indirecta que sea— entre la lesión y el trabajo, es suficiente para que dicha lesión sea configurada como “accidente de trabajo”.

No obstante; las mismas NTSCTR no analizan ni toman en consideración al elemento “ocasionalidad” previsto en la definición genérica regulada en el numeral 2.1 de las NTSCTR; ello se aprecia a partir que las mismas NTSCTR en el numeral 2.3. prevén como exclusión expresa de la definición de accidente de trabajo al supuesto de “accidente de trayecto”; a pesar, de existir una clara conexión entre el trayecto que tiene que realizar el trabajador con la finalidad de asistir a su centro de trabajo a efectos de ejecutar sus labores.

De otro lado, se identifica como el numeral 2.2 de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, incorpora como supuestos de accidentes de trabajo a los ocurridos fuera de la jornada laboral o fuera del centro de trabajo; pero siempre que dichos accidentes hayan sido sufridos por el trabajador cuando se encontró bajo las órdenes y/o

autoridad del empleador. Asimismo, considera como supuesto de accidente de trabajo, aquellos producidos antes, durante y después de la jornada laboral o en las interrupciones del trabajo, sin importar si el trabajador se hubiese encontrado en un centro de trabajo del empleador, donde no se realizan actividades de riesgo o que el trabajador no se hubiere encontrado realizando las actividades propias del riesgo contratado.

Como se visualiza, es evidente y sorprendente la presencia de supuestos de accidente donde el elemento riesgo o desempeño de una actividad riesgosa es inexistente para la configuración de un accidente de trabajo; siendo que, muchas veces lo que prima es el elemento conexión con el trabajo por más indirecta que sea; esto es, que el accidente sea la consecuencia del trabajo realizado o que se haya producido en ocasión del trabajo.

De otro lado, el literal a) del artículo 2.3 estipula como **exclusión de lo que se configura accidente de trabajo** “al que se produce en el trayecto de ida y retorno al centro de trabajo, aunque el transporte sea realizado por cuenta de la Entidad Empleadora en vehículos propios contratados para el efecto”.

La regulación del literal 2.3 contraviene o limita el alcance de la definición general que la misma NTSCCTR regula en el numeral 2.1. Así, sin perjuicio que la definición general señala que el accidente de trabajo puede ser toda lesión con “ocasión” del trabajo; en otro numeral predeterminadamente excluye del alcance de dicha definición, a aquellos accidentes que se producen desde y hacia el centro de trabajo; ello, a pesar de que este tipo de accidentes se producen con ocasión del trabajo y de haber cumplido con los presupuestos que establece la definición genérica de accidente de trabajo contenida en el numeral 2.1 de las NTSCCTR.

De otro lado, respecto de la previsión contenida en la parte in fine sobre la exclusión del accidente de trayecto como accidente de trabajo: “(...) aunque el transporte sea realizado por cuenta de la Entidad Empleadora en vehículos propios contratados para el efecto”; consideramos que dicha precisión sobre quien proporciona, es titular y/o asume el costo del transporte de los trabajadores supone que se encuentra bajo la esfera de control del empleador elegir el tipo de condiciones en el trayecto le otorgará al trabajador, al conductor que trasladará al trabajador y todas las particularidades que configuren la calidad y seguridad del servicio de traslado; esto es, criterios que pueden ser determinantes a efectos de incrementar y/o disminuir el potencial riesgo de sufrir un accidente de trabajo en el trayecto

desde el domicilio del trabajador hasta el centro de trabajo y viceversa. En consecuencia, si el empleador tiene intervención en las mencionadas decisiones, también deberá asumir la responsabilidad por la falta de diligencia o incumplimientos relativos al suministro de transporte en buen estado, conductores calificados y/o cualquier otra obligación vinculada al otorgamiento del transporte.

Resulta de suma relevancia resaltar que la exclusión del accidente de trayecto en las NTSCTR supone un retroceso en lo que respecta al ámbito de aplicación conceptual (lo que se considera accidente de trabajo) y por ende una desprotección de seguro especial ante accidentes de trabajo SCTR; pues, nuestro antecedente legislativo "SATEP" (vigente entre junio 1971 - abril 1998 y a la fecha derogada) – a diferencia del actual – no realizó la exclusión de ningún supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo y por ende; se podía interpretar jurídica y válidamente la procedencia del aseguramiento especial ante los accidentes de trayecto-trabajo, teniendo como sustento el elemento ocasionalidad.

En ese sentido, la principal desventaja del actual sistema de aseguramiento peruano es que su ámbito de aplicación es muy restringido, tanto respecto a su aspecto conceptual; es decir, respecto de los supuestos que la legislación considera o no como accidente de trabajo a partir de la definición acogida, evidenciándose la exclusión del accidente de trayecto; sino también, respecto de su ámbito subjetivo; ámbito, que integra únicamente a los trabajadores contratados para laborar en centros de trabajo en los que la entidad empleadora realiza actividades calificadas como riesgosas de conformidad con el Anexo 5 del Decreto Supremo N.º 009-97-SA, Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud; quedando fuera de su cobertura cualquier accidente que sufra un trabajador que sea contratado para laborar en un centro de trabajo no considerado de riesgo por la legislación.

Finalmente, se ratifica que el concepto de "riesgos del trabajo" en el presente Sistema de Aseguramiento ha sido modificado por el de "trabajo de riesgo"; generándose así una reducción considerable de la tutela de la Seguridad Social con respecto a nuestro anterior sistema de aseguramiento (SATEP); sistema, que no sólo incorporó dentro de su ámbito de protección a los accidentes de trayecto, sino que, a efectos de hacer efectivo el aseguramiento, no discriminó entre centros de trabajo donde se realicen actividades calificadas legalmente como riesgosas y centros de trabajo donde se realizan actividades no calificadas como riesgosas. No obstante, bajo nuestro actual sistema de aseguramiento, si el

trabajador está en el trayecto de su domicilio hacia su trabajo o viceversa, no se encuentra desempeñando el trabajo de riesgo para el que fue contratado; sino que se encuentra asumiendo un riesgo con ocasión del trabajo “riesgos del desplazamiento ocasionado por el trabajo”.



CAPÍTULO II: CRITERIOS LEGISLATIVOS Y JURISPRUDENCIALES COMPARADOS QUE SUSTENTAN LA CONSIDERACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRAYECTO COMO ACCIDENTE DE TRABAJO EN LA NORMATIVA DE ASEGURAMIENTO DE LOS RIESGOS DEL TRABAJO

Para efectos de realizar la comparación legislativa y jurisprudencial creímos conveniente elegir tres países de Sudamérica que son Chile, Argentina y Colombia; siendo que, se ha elegido referente comparativo en materia legislativa y jurisprudencial a España.

Así se ha elegido primer país referente a **Chile**, país, que además de considerar al accidente de trayecto como accidente de trabajo, es uno de los dos países en Sudamérica que forma parte de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos desde inicios del año 2010; lo cual, es en gran parte por contar con un sistema de riesgos laborales con un alto grado de eficiencia. (Miranda, 2019). Así, su sistema de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales es uno de los sistemas de la seguridad social sudamericana con mayor legitimidad y ello se evidencia en las cifras. Así, el 87% de los trabajadores afiliados al seguro está adscrito a una mutualidad de empleadores (Asociación Chilena de Seguridad: 42%, Mutual de seguridad: 35% e instituto laboral: 10%) y solo el 13% al Instituto de Seguridad Laboral. Sin perjuicio que existen críticas al sistema chileno relativos a la falta de credibilidad respecto de la determinación del origen del suceso, las estadísticas muestran que la siniestralidad se ha reducido casi a la mitad en la última década; estadística sumamente potente y que evidencia una eficiencia en dicho sistema.

De otro lado, se ha considerado como referente a **Argentina**, país, que además de considerar al accidente de trayecto como accidente de trabajo, tanto su legislación como su jurisprudencia ha ido evolucionando y adaptándose a la realidad fáctica del país, siendo uno de los países sudamericanos con mayor porcentaje de casuística y flexibilidad relativa a la configuración del accidente de trayecto. (Moron, 27 de abril de 2024).

Muestra de dicha evolución y adaptación, es que en el año 2017 se publicó la Ley 27.348 (modificando la normativa de 1995), a fin de subsanar determinados inconvenientes de eficiencia en cuanto a la determinación de los daños, origen y celeridad de la cobertura. Así, se brindó a las Comisiones Médicas de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) el

rol de instancia administrativa previa y obligatoria a efectos de que cualquier trabajador afectado por un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional pueda ser atendido de forma ágil y eficiente. Así, actualmente se vienen resolviendo en instancia administrativa con mayor eficiencia y celeridad (Previa esta normativa, el tiempo promedio de resolución era de 3 años en promedio y, a la fecha es de 60 días hábiles), las controversias en relación con la naturaleza del accidente (común o laboral), configuración del daño y determinación de la procedencia o no de una reparación.

Así, Argentina al año 2023, tiene un sistema de riesgos del trabajo que cubre a 10.318.542 trabajadores, cifra que supone un incremento considerable si lo comparamos con los trabajadores afiliados a sus inicios (1996); esto es, cuando los trabajadores registrados eran poco más de 3,5 millones.

De otro lado, se decidió considerar a **Colombia** como otro referente en Sudamérica, dado que, si bien es el país que cuenta con el porcentaje más reducido de trabajadores protegidos por sistema de aseguramiento de riesgo laboral, después de Perú (En abril de 2022 del total de la PEA colombiana 21.957.000 y solo el 52.5% “11.527.425” se afilió al sistema de riesgos laborales); tenemos que sí cumple con incorporar un supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo en su normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo, según lo promovido por la Organización Internacional de Trabajo; esto es, que ha cumplido con identificar las condiciones bajo las cuales un accidente de trayecto será considerado como accidente de trabajo. Al respecto y como se expondrá más adelante, la propuesta de esta investigación es similar en lo concerniente al suministro del transporte; no obstante, además de promover cubrir el supuesto de accidente de trayecto en el cual el empleador suministra el transporte (sea o no condición de trabajo), promovemos incluir en la modificación legislativa aquellos elementos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo; así como los criterios legales que se deben tener en consideración para analizar la presencia de los referidos elementos constitutivos. Finalmente, se considera conveniente incluir las exclusiones de configuración de este supuesto de accidente de trayecto-trabajo.

Adicionalmente a lo mencionado, **Colombia** ha tomado acción incorporando como grupo vulnerable protegido en materia de accidentes de trabajo a los trabajadores informales que devengan menos de un salario mínimo vital; lo cual, resulta determinante en países como el nuestro; pues, nuestro porcentaje de informalidad está alrededor del 70%. Si bien, existen

algunas complicaciones y trabas en el acceso a las coberturas de aseguramiento para este tipo de trabajadores; lo cierto es, se evidencia la intención de enfrentar y contrarrestar un problema estructural.

Finalmente, se optó por **España** en Europa pues su normativa de prevención de riesgos laborales ha influido considerablemente en la legislación peruana en materia de seguridad y salud en el trabajo; siendo que, en su mayoría la normativa nacional se sustenta en principios preventivos y en la responsabilidad del empleador dirigida a garantizar la seguridad y salud de los trabajadores.

Adicionalmente, al 2023 la cifra de población española afiliada a la Seguridad Social con la contingencia por accidente de trabajo alcanzó los 19,9 millones de personas trabajadoras, de los cuales 16,6 millones han sido asalariados/as y aproximadamente 3,3 millones trabajaron por cuenta propia; esto supone que, casi la totalidad de trabajadores españoles que conforman la PEA española están afiliados a la seguridad social que cubre los accidentes de trabajo. (Ministerio de Trabajo y Economía de España, agosto 2024).

2.1. La consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo a partir de la legislación y jurisprudencia comparada

2.1.1. Legislación Comparada: España, Argentina, Chile, Colombia y Perú

Este segundo capítulo se centrará en mostrar cómo la legislación comparada; específicamente, la española en Europa; así como, la argentina, chilena y colombiana en Latinoamérica, a diferencia de la legislación peruana, han incorporado en sus respectivas legislaciones de aseguramiento de accidentes de trabajo bajo el marco de la tutela de la seguridad social, la regulación del accidente trayecto como un tipo de accidente de trabajo; por ende, ante la producción de un accidente de trayecto procederá la misma cobertura especial que correspondería a un accidente de trabajo bajo el marco de la seguridad social. La legislación peruana sobre aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales bajo el marco de la seguridad social “NTSCTR”, lejos regular algún supuesto de accidente de trayecto como un tipo de accidente de trabajo; por el contrario, excluye expresamente a todo supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo de la mencionada NTSCTR; lo cual, genera que este tipo de accidente no se encuentre

protegido por el SCTR. Si bien, en la legislación peruana no contamos con estadística precisa de la producción de este tipo de accidentes y estimamos que gran porcentaje de este tipo de accidentes se encuentra incluido —sin ningún tipo de distinción— en la data correspondiente a los accidentes de tráfico manejada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones Peruano¹⁶; tenemos que, por ejemplo en España al año 2022, los accidentes de tráfico laborales (diferenciando a los accidentes de tráfico durante la jornada, de los accidentes in itinere) son la segunda causa de muerte en el trabajo con 236 muertes en el 2022. Por delante de este tipo de accidentes, únicamente se tiene a los infartos y causas naturales. (Ludus, 14 de marzo de 2022).

Asimismo, en este capítulo se realizará un análisis comparado del elemento, principios y presupuestos legales, que viene utilizando la jurisprudencia comparada, específicamente, la española en Europa; así como, la argentina, chilena y colombiana en Latinoamérica, a efectos de determinar la configuración o no del accidente de trayecto; lo cual, permitirá una visión más clara de la importancia de considerar al accidente de trayecto como accidente de trabajo en la normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo peruana bajo el marco de la seguridad social; asimismo, servirá para desarrollar y exponer la propuesta adecuada a la realidad peruana con aras a incluir al accidente de trayecto en las NTSCTR; lo cual, se abordará en el capítulo tres de esta investigación.

El análisis jurisprudencial comparado se centrará en identificar y explicar el elemento, principios y presupuestos legales que se vienen usando y replicando en la legislación y/o jurisprudencia de la mayoría de los países objeto de comparación, a fin de sustentar la configuración de un accidente de trayecto: **El principio pro-conciliación, el deber de prevención en el desplazamiento, el elemento ocasionalidad y los elementos que configuran un accidente de trayecto-trabajo.**

Regulación de la legislación de aseguramiento de accidentes de trabajo comparada bajo la tutela de la seguridad social, que sí considera al accidente de trayecto como supuesto de accidente de trabajo

Al revisar las diversas legislaciones sobre aseguramiento de accidentes de trabajo en España; así como en determinados países de la región, se ha verificado que gran parte de

¹⁶ En el país, solo en el primer semestre de 2023, más de 1500 personas perdieron la vida y se registraron 28 370 lesionados por este motivo*.

ellos considera al accidente de trayecto —accidente sufrido por el trabajador en el traslado desde su domicilio al centro de trabajo y viceversa— como uno de carácter laboral y consecuentemente le resulta aplicable la tutela de aseguramiento que corresponde al accidente de trabajo; la misma que en Perú es mayor y por ende, más beneficiosa a la tutela que se otorga a los accidentes que no se reputan de trabajo. A continuación, se presenta un cuadro mostrando las definiciones legales de accidente de trabajo que prevén expresamente en su contenido al accidente de trayecto —salvo la peruana que lo excluye— y que corresponden a **España, Argentina, Chile y Colombia**:

PAÍS	REGULACIÓN RESPECTO TRASLADO
España	<p>Real Decreto Legislativo 8/2015: Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social</p> <p><u>Artículo 156</u>: (...) 2. Tendrán consideración de accidentes de trabajo:</p> <p>a) “Los que sufre el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo”. (...).</p>
Argentina	<p>Ley N.º 24.557 – Ley de Riesgos del Trabajo</p> <p>“<u>Artículo 6</u>: Contingencias</p> <p>1. Se considera accidente de trabajo a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo”.</p> <p>El trabajador podrá declarar por escrito ante el empleador y este dentro de las 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 (03) días hábiles de requerido.</p> <p>(...)</p> <p>3. Están excluidos de esta ley:</p>

	<p>a) Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales causados por dolo del trabajador o por fuerza mayor extraña al trabajo.</p> <p>b) Las incapacidades del trabajador preexistentes a la iniciación de la relación laboral y acreditadas en el examen preocupacional efectuado según las pautas establecidas por la autoridad de aplicación.</p>
Chile	<p>Ley N.º 16.744 – Normas sobre Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales</p> <p><u>Artículo 5º.</u> – Contingencias Cubiertas:</p> <p>(...) Son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar del trabajo, y aquéllos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores. En este último caso, se considerará que el accidente dice relación con el trabajo al que se dirigía el trabajador al ocurrir el siniestro (...).</p> <p>(...)</p> <p>Exceptúense los accidentes debido a fuerza mayor extraña que no tenga relación alguna con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima. La prueba de las excepciones corresponderá al organismo administrador.</p>
Colombia	<p>Ley 1562 – Sistema General de Riesgos Profesionales.</p> <p>“<u>Artículo 3.-</u> Accidente de trabajo</p> <p>Igualmente se considera accidente de trabajo al que se produzca durante el traslado de los trabajadores desde su residencia a los</p>

	lugares trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador”.
Perú	<p>Decreto Supremo N.º 003- 98 S.A - Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo.</p> <p><u>Art. 2.-</u> Accidente de Trabajo: (...)</p> <p>2.3. No constituye accidente de trabajo:</p> <p>El que se produce en el trayecto de ida y retorno del centro de trabajo, aunque el transporte sea realizado por cuenta de la entidad empleadora, en vehículos propios contratados para el efecto.</p>

En primer lugar, se destaca cómo la legislación española que considera al accidente de trayecto como accidente de trabajo en su normativa de aseguramiento bajo la tutela de la seguridad social data de casi 30 años (El Real Dec. 8/2015 modificó al Real Dec.1/94), la chilena de más de 55 años y la argentina de casi 28 años; siendo que, la legislación que reguló de forma más reciente un supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo es la colombiana, que data del año 2012 (13 años de vigencia). Como se sabe, la legislación peruana en materia de seguridad social lejos de considerar al accidente de trayecto o algún supuesto del mismo como accidente de trabajo; por el contrario, éste ha sido excluido de forma expresa de su legislación de aseguramiento NTSCTR.

En efecto y como se observa, a diferencia de la normativa peruana, las legislaciones de Argentina, Chile y Colombia sí consideran como accidentes de trabajo a aquellos que puedan producirse en el trayecto que efectúa el trabajador desde hacia o desde el centro de trabajo y viceversa, con algunos matices especiales en cada una de las legislaciones.

Se menciona matices especiales por cuanto, al revisar las definiciones mostradas en el cuadro; verificamos que, si bien España, Argentina y Chile regulan de forma general al accidente de trayecto como accidente de trabajo, la legislación colombiana restringe la

producción del accidente de trayecto únicamente en el supuesto que el empleador suministra el transporte. Asimismo, verificamos que la legislación chilena no se limita al trayecto centro de trabajo-residencia y viceversa; sino que, admite una ruta distinta al centro de trabajo-residencia y viceversa.

En efecto, la legislación colombiana, en su artículo 9 del Decreto N.º 1295 de 1994 – Norma que determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales; considera al accidente de trayecto como de trabajo siempre que el medio de transporte haya sido suministrado por el empleador; posición totalmente restrictiva frente a lo regulado por España, Argentina y Chile. No obstante, si bien esta posición adoptada por Colombia resulta restrictiva; sí cumple con lo establecido en el artículo 7 del Convenio 121 de la OIT, el cual establece que “todo miembro deberá prescribir una definición de accidente de trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del centro de trabajo es considerado como un accidente del trabajo (...)”. En otras palabras, la legislación colombiana cumple con establecer la condición consistente en que “el empleador suministre el transporte” para que se configure un accidente sufrido en el trayecto y sea considerado como un accidente de trabajo.

Por su lado, la legislación chilena en el artículo 5 de la Ley N.º 16744 – Normas sobre Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, como ya lo adelantamos, acoge una definición amplia de accidente de trabajo considerando al accidente de trayecto y excediendo inclusive el perímetro “entre la habitación y lugar del trabajo” que normalmente acogen las definiciones de accidente de trabajo. Así, además de acoger a los accidentes de trayecto entre el domicilio al trabajo y viceversa, acoge también los accidentes sufridos en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores.

Mientras que, la legislación Argentina en su artículo 6º de la Ley N.º 24.557, Ley sobre Riesgos de Trabajo, actualizada por Decreto N.º 1278/2000, regula expresamente —a diferencia de la española y de las demás legislaciones latinoamericanas— la posibilidad que el trabajador modifique con antelación y de forma expresa su trayecto predeterminado o habitual al tratarse de temas de estudio, trabajo o visitas a familiares enfermos, a fin de evitar el cuestionamiento por el no cumplimiento de uno de los presupuestos que configuran el accidente de trayecto-trabajo “topográfico”; lo cual, evidencia una mayor protección al trabajador.

Asimismo, la legislación Argentina en su artículo 6° de la Ley N.º 24.557, Ley sobre Riesgos de Trabajo, actualizada por Decreto N.º 1278/2000 y la legislación chilena en el artículo 5° de la Ley N.º 16.744, Normas sobre Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales; además de recoger definiciones de accidente de trabajo que incluyen expresamente al accidente de trayecto; especifican también los presupuestos en virtud al cual se rompe la causalidad entre el trayecto-trabajo, y lógicamente por tanto, no se consideraría un accidente de trabajo. Así por ejemplo, para la legislación argentina se rompe la causalidad trayecto-trabajo cuando “el damnificado hubiere interrumpido o alterado el trayecto domicilio-lugar de trabajo, por causas ajenas al trabajo”.

Adicionalmente, se resalta que las legislaciones de aseguramiento y/o riesgos argentina, española y chilena; incluyen en sus definiciones de accidente de trabajo los supuestos excluidos de ser considerados como accidentes de trabajo. Así, para la normativa argentina no se constituye un accidente de trabajo a aquel causado por dolo del trabajador o fuerza extraña al trabajo; así como, a las incapacidades preexistentes del trabajador al inicio de la relación laboral y acreditada en el examen preocupacional. Mientras que, para la legislación española, no se consideran accidentes de trabajo: A aquellos debidos a fuerza mayor extraña al trabajo; siendo que, no se considerará fuerza mayor extraña al trabajo, a la insolación, al rayo y otros fenómenos de la naturaleza; los que sean debidos a dolo o imprudencia temeraria del trabajador. De otro lado, para la legislación chilena se tiene que se exceptúan los accidentes de trabajo debidos a fuerza mayor extraña que no tenga relación alguna con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima; siendo que, la prueba de las excepciones corresponderá al Organismo Administrador.

Un tema curioso para resaltar es que, no obstante, los países sudamericanos como Argentina y Colombia no han ratificado el referido Convenio 121 de la OIT sobre “prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales”; acogen en sus definiciones a supuesto(s) de accidente de trayecto que son considerados como accidentes de trabajo.

Si bien el Perú no se ha adscrito al mencionado Convenio 121 de la OIT, se verifica como los países más representativos de la región, *aun cuando inclusive algunos de ellos no han ratificado el referido Convenio de la OIT*, acogen la posición de dicho organismo internacional

al incorporar en su definición de accidente de trabajo a las condiciones bajo las cuales un accidente de trayecto debería ser considerado accidente de trabajo; incorporación que lamentablemente Perú no ha considerado.

En consecuencia, luego del análisis de las legislaciones mencionadas, hemos comprobado que, tanto en España como en Chile, Argentina y Colombia, acogen al accidente de trayecto y/o a determinados supuestos de accidentes de trayecto en su definición de accidente de trabajo.

No obstante dicha noción amplia de accidentes de trabajo (que incluyen supuestos de accidente de trayecto) acogida en las legislaciones de la región; es sorprendente como en “Perú” subsiste la exclusión expresa de la consideración de accidente de trayecto como accidente de trabajo en las NTSCTR, resultando ser uno de los países de Sudamérica que como consecuencia de no considerar ningún supuesto de accidente de trayecto como de trabajo, no otorga la protección especial de la normativa de aseguramiento peruana a ningún supuesto de accidente de trayecto; por el contrario de lo establecido en el Convenio 121 de la OIT y de la cobertura cada vez más extensiva que promueve la seguridad social.

En consecuencia, y luego de observar la tendencia a todas luces extensiva de la noción de accidentes de trabajo en la región a efectos de brindar una protección extensiva a su vez bajo el marco de la seguridad social, se considera que el legislador peruano debería acoger la tendencia de protección al trabajador en su más vasto sentido; esto es, considerando como accidente de trabajo a supuesto(s) de accidente(s) que pudiera(n) ocurrirle al trabajador en el trayecto hacia o desde el trabajo.

En suma, resulta válido afirmar que a la fecha la legislación peruana no ha acogido el criterio extensivo y predominante de la noción de los accidentes de trabajo amparado por la legislación comparada; estableciendo así un criterio opuesto y “negando la protección especial del seguro de accidentes de trabajo a cualquier supuesto de accidente de trayecto”.

2.1.2. **Jurisprudencia Comparada que sustenta el accidente de trayecto en: El Principio Pro-Conciliación, el Deber de Prevención, el Elemento Ocasionalidad y los Elementos que configuran el accidente de trayecto: España, Argentina, Chile y Colombia y Perú**

Sin perjuicio de la regulación del accidente de trayecto en las legislaciones comparadas de España, Argentina, Chile, Colombia y Perú; para efectos de llegar a proponer la consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo en la legislación peruana en materia de aseguramiento; se consideró necesario revisar y analizar los criterios y presupuestos legales que viene utilizando y aplicando tanto en la legislación como jurisprudencia comparada para determinar la configuración de un accidente de trayecto; pues, creemos que estos se constituyen en las razones más convincentes a efectos de considerar en la legislación peruana a este tipo de accidentes como laborales y por ende, protegerlos con el SCTR bajo el marco de la seguridad social.

Así en primer lugar se revisará que el **Elemento Ocasionalidad**, evidenciándose que dicho elemento se ubica tanto en la legislación como en la jurisprudencia peruana e internacional comparada, a efectos de sustentar la configuración del accidente de trayecto-trabajo. Seguidamente, se incidirá en el **Principio Pro-Conciliación**, que únicamente se ubica en la jurisprudencia internacional comparada en algunos casos de forma explícita y en otros de forma implícita. Posteriormente, se abordará al **Principio de Prevención**, el mismo que se ubica tanto en la legislación como en la jurisprudencia peruana e internacional con diversas matices y especificaciones; no obstante, consideramos que tiene una especial relevancia en Perú; pues se regula un “deber de Prevención en los supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo donde el empleador tiene injerencia al suministrar el transporte, considerar al desplazamiento como condición de trabajo o, cuando el deber de prevención a dicho desplazamiento se encuentra regulado por una norma sectorial”; lo cual, no es regulado con ese detalle en el resto de legislaciones internacionales objeto de comparación. Finalmente, se expondrán los **Presupuestos legales: Teleológico, topográfico, cronológico y de idoneidad del medio**; que han sido creados y acogidos exclusivamente por la jurisprudencia internacional para efectos de determinar la configuración o no de un accidente de trayecto-trabajo.

2.1.2.1. El Elemento Ocasionalidad en la legislación y jurisprudencia comparada

a) El Elemento Ocasionalidad: Naturaleza jurídica

IN ITINERE										
Criterios Legales	España		Chile		Argentina		Colombia		Perú	
	Legislación	Jurisprudencia	Legislación	Jurisprudencia	Legislación	Jurisprudencia	Legislación	Jurisprudencia	Legislación	Jurisprudencia
Elemento Ocasionalidad	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Principio Pro-Conciliación	No	Sí (explícito)	No	Sí (implícito)	No	Sí (implícito)	No	No	No	No
Deber de Prevención	Sí (Genérico)	Sí	Sí (Genérico)	Sí	Sí (Genérico)	No	Sí (Genérico)	No	Sí (Genérico y específico)	Sí
Prepuestos del accidente de trayecto (E. teleológico, E. Topográfico, E. Cronológico, Idoneidad del medio)	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	No

Fuente: Elaboración Propia

En Sudamérica y especialmente en nuestro país es difícil admitir la configuración de un accidente de trabajo que no esté vinculado directamente con la ejecución de las labores; siendo que por muchos años la causalidad directa ha sido el único sustento para las autoridades judiciales, administrativas e inclusive para las compañías aseguradoras. (Rojas, 2018, p. 116). Es por tal motivo, que, en la gran mayoría de las legislaciones sudamericanas, con la finalidad de brindar una mayor protección a los trabajadores, han incluido en sus legislaciones de aseguramiento al accidente de trayecto como un supuesto especial de accidente de trabajo, no dejándose claro si se ha tenido o no en consideración el supuesto **ocasional** que lo origina y que lo identificamos regularmente en las definiciones genéricas de accidentes de trabajo. En opinión de la autora, el elemento ocasional es aquel que sustenta la inclusión del accidente de trayecto como un accidente de trabajo y no como un supuesto especial o independiente al accidente de trabajo, con la intención que reciba la misma protección correspondería a un accidente de trabajo.

Cabe precisar, que inclusive en el caso de los accidentes de trabajo configurados por causa directa del trabajo, por más que el empleador ha implementado un sistema eficiente en materia de gestión y seguridad de salud en el trabajo siempre existirá la posibilidad de generación de un riesgo y o potencial peligro que genere un accidente; ante lo cual se necesita una protección. Más aún, en el caso de los accidentes sufridos en ocasión del trabajo cuya relación no supone un efecto causa directa pero sí teleológica; los cuales, también requerirán de la misma protección. (Rojas, 2018, p. 117).

Según la doctrina europea, la ocasión no es la causa o por lo menos no es la causa eficiente que genera el accidente de trayecto-trabajo. En otras palabras, el accidente que ocurre en ocasión del trabajo se configura siempre que el trabajo determina el **riesgo** —desplazamiento en el caso del accidente de trayecto— del cual fue consecuencia el accidente. (Rojas, 2018, p. 120).

Así el citado riesgo, es decir, la exposición al evento dañoso deriva directamente del trabajo sin la participación de otros hechos; no es así en el caso del accidente, porque esto es generado sobre todo por un quid (evento capaz de producir la lesión), que con el trabajo no

tiene ninguna relación. En esa línea, el vínculo que puede darse entre el trabajo y el accidente es constituido por el propio riesgo, el cual, generado directamente por el trabajo, hace posible la aparición de aquel *quid* como causa eficiente del accidente. (Carnelutti, citado en Rojas, 2018, p. 121).

Ahora, bajo el ordenamiento legal peruano, en el caso de los accidentes de trayecto sufridos por trabajadores que realizan actividades de alto riesgo —*que en opinión de la autora es un accidente sufrido en ocasión del trabajo*—; tenemos que de no identificarse ningún incumplimiento del deber de prevención (casos donde el trabajador brinda el transporte o el desplazamiento se constituye en una condición de trabajo) no procedería ninguna demanda en sede judicial que solicite una indemnización de daños y perjuicios. En el mismo sentido, el trabajador tampoco tendría acceso a la protección especial que brinda las NTSCTR, por no considerarse un accidente de trabajo para dicha normativa de aseguramiento.

La legislación peruana de aseguramiento, al igual que las legislaciones de aseguramiento correspondientes a Chile, Colombia y España, incluyen la expresión “en ocasión del trabajo” a la definición de accidente de trabajo que acogen; y sobre la cual, resulta válidamente sustentar la consideración del accidente de trayecto como uno de carácter laboral (accidente de trabajo). En efecto, el elemento ocasionalidad es el presupuesto legal más antiguo utilizado a efectos de sustentar la configuración de un accidente de trayecto; así, lo podemos encontrar en las más relevantes definiciones generales de accidente de trabajo previstas en la diversa normativa peruana.

b) Elemento Ocasionalidad: Legislación y Jurisprudencia Española (Europa)

b.1. El Elemento ocasionalidad: Legislación Española

El Artículo 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015; “Ley General de la Seguridad Social”, define al accidente de trabajo como “aquel que sufra el trabajador **con ocasión** o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. 2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo [...] 3. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.

Dicha definición legal general permite incluir una diversidad de situaciones que puedan ocurrir en el ambiente laboral o durante actividades relacionadas con el trabajo, siempre y cuando exista una vinculación —aun cuando sea indirecta— con las labores. Sin perjuicio de ello, la legislación española precisa expresamente como supuesto de accidente de trabajo al “accidente in itinere” En suma, la legislación española considera como accidentes en ocasión del trabajo; a aquellos que se produzcan bajo un contexto vinculado al trabajo, aun cuando la vinculación sea indirecta; incluyendo dentro de estos; al accidente in itinere.

b.2. El Elemento ocasionalidad: Jurisprudencia Española

La jurisprudencia también reconoce como accidente in itinere a aquel que surge con ocasión de la prestación de las labores, pues resulta indiscutible que el desplazamiento encuentra ahí su única causa, conexión y razón de ser.

La Sentencia 912-2021 emitida por la Sala Tercera del Tribunal Supremo con fecha 24 de junio de 2021, se centra en determinar la naturaleza laboral de un accidente in itinere bajo el marco un Régimen Especial Español de Clases Pasivas (se requiere que el accidente guarde relación con la prestación de labores, con la finalidad de obtener una pensión por incapacidad). Así, en este Sentencia se resalta “la conexión” que sustenta este tipo de accidentes. En este pronunciamiento se señala que, lo que desea protegerse en los accidentes in itinere es el desplazamiento del trabajador entre dos puntos referenciales siempre que esté motivado por la necesidad de arribar a uno de ellos a fin de ejecutar sus labores. Asimismo, se precisa que para efectos de reforzar dicha “conexión laboral” entre el desplazamiento y el trabajo, la propia jurisprudencia creó unos presupuestos constitutivos que deben cumplirse para la configuración del accidente de trayecto (elemento teleológico, topográfico, cronológico y de idoneidad del medio).

No obstante ello, a la fecha la Ley Genrde la Seguridad Social española regula dentro del mismo artículo 156 los diferentes conceptos y supuestos de accidente de trabajo; siendo que, regula una definición general en su numeral 1 precisando que “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”; mientras que, en su numeral 2 regula al accidente de trayecto como un supuesto específico de accidente de trabajo: “Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo [...]”.

Finaliza regulando en su numeral 3 que “se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo”.

Es por tal motivo que, cuando se presenta un accidente in itinere bajo el marco de la seguridad social; al magistrado no le es de mucho interés sustentar la vinculación indirecta que existe entre el desplazamiento y el accidente de trayecto a efectos de determinar la configuración del mismo; sino que, se limita a cumplir con la normativa vigente en materia de seguridad social española que señala o enumera al accidente de trayecto como un supuesto de accidente de trabajo. Lo que sí analiza la gran mayoría de la jurisprudencia española en este tipo de accidentes, es la presencia de los elementos constitutivos del accidente de trayecto: “elemento teleológico, topográfico, cronológico y de idoneidad del medio” a fin de demostrar que no ha existido una ruptura entre el desplazamiento y el accidente; ello, pues de conformidad con la legislación española, no se presume sino que debe demostrarse la configuración de un accidente de trayecto, al producirse fuera de las instalaciones de trabajo.

Sin perjuicio de lo señalado, resulta relevante resaltar que la jurisprudencia española ha creado otras figuras como la “ocasionalidad relevante” para efectos de sustentar la consideración de otro tipo de accidentes en ocasión del trabajo que no son enumerados como supuestos específicos de accidente de trabajo en la legislación española (como sí lo está el accidente de trayecto). Este es el caso, de los supuestos de descansos dentro de la jornada de trabajo. Así, tenemos el caso (STS 126/2023, 9 de febrero de 2023) de una trabajadora que sufrió un accidente mientras se dirigía a tomar un café en un descanso de 15 minutos bajo la figura una jornada de 6 horas; lo cual, estaba regulado en el Convenio Colectivo; además de lo cual, era una comportamiento habitual y usual en el trabajo y; el trabajo, se constituyó en la condición sin la cual, se hubiese generado el accidente; no obstante, el trabajo no se constituye en la causa directa de este accidente. En suma, los Magistrados se pronunciaron concluyendo que el accidente se produjo con ocasión del trabajo, al haberlo sufrido la trabajadora en el tiempo destinado a descansar y reponer energía para continuar laborando, tiempo que es calificado como de trabajo; pues, no se hubiese producido el descanso sin la necesidad de haber trabajado efectivamente y sin la necesidad de tener que continuar con dicho trabajo. En el mismo sentido, la Sala resaltó que existe considerable doctrina al respecto y que, aun cuando siempre se ha dejado claro que entre el trabajo y la lesión del trabajador debe existir un nexo de causalidad, no siempre el trabajo es la causa

exclusiva y directa; sino que, pueden presentarse simultáneamente causas distintas —sean directas o indirectas—; no obstante, nunca debe desaparecer la vinculación entre el trabajo y el accidente.

c) Elemento Ocasionalidad: Legislación y Jurisprudencia en Sudamérica

c.1. El Elemento Ocasionalidad: Legislación Chilena

La Ley 16.744 “que establece normas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales” y que declara obligatorio el Seguro Social contra Riesgos de Accidente del Trabajo, en su artículo 5 se señala que, “se entiende por accidente de trabajo toda lesión que una persona sufra a causa o **con ocasión** del trabajo, y que le produzca incapacidad temporal o permanente o la muerte. Son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y lugar de trabajo, y aquellos que ocurren en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores. En este último caso, se considerará que el accidente tiene relación con el centro de trabajo al que se dirigía el trabajador al ocurrir el siniestro. Se consideran también accidentes del trabajo los sufridos por dirigentes de instituciones sindicales han causado como ocasión del desempeño de sus cometidos gremiales. Exceptúense los accidentes debidos a fuerza mayor extraña que no tenga relación con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima. La prueba de las excepciones corresponderá al organismo administrador”.

De igual manera, podemos identificar que el elemento ocasionalidad se regula en la definición de accidente de trabajo estipulada en el **Reglamento de la Ley General de la Seguridad Social**, que en su artículo 156 define al accidente de trabajo como “toda lesión corporal que el trabajador sufra **con ocasión** o por consecuencia del trabajo”. Al respecto, la jurisprudencia chilena señala que la ocasionalidad se configura, junto con la consecuencia directa, como una de las dos posibilidades determinantes del accidente. Cabe precisar que la norma que regula el accidente de trabajo para el trabajador autónomo “Reglamento del Trabajador Autónomo” en su artículo 316 define al accidente de trabajo como “el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta; esto es, se puede evidenciar que esta definición de accidente de trabajo es mucho más limitante que la regulada en el Reglamento General de la Ley de Seguridad Social; pues, se precisan las

palabras “directas e inmediatas” generando la reducción de supuestos de accidentes de trabajo excluyéndose además todos aquellos que tengan como sustento la ocasionalidad.

c.2. El Elemento Ocasionalidad: Jurisprudencia Chilena

Como se había adelantado, Chile cuenta con un procedimiento administrativo ágil, operado por la Superintendencia de Seguridad Social —*en defecto de procesos judiciales engorrosos*— que permiten determinar el origen del accidente de trabajo; esto es, si se trata de un accidente común o laboral; así como, determinan el daño. Es la propia Ley 16.744 que establece normas contra riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, que otorga a la Superintendencia de Seguridad Social la facultad de controlar su aplicación y funcionamiento y de pronunciarse sobre las materias relativas a los accidentes de trabajo y su calificación, generando relevante jurisprudencia administrativa mediante la emisión de sus dictámenes.

Así en la investigación para optar el grado de maestría en la Universidad de Chile Facultad de Derecho, denominada: “El concepto de accidentes del trabajo, ante la jurisprudencia administrativa de la Superintendencia de Seguridad Social en el periodo 1992-2002”; hemos identificado diversa jurisprudencia administrativa que utiliza el elemento “ocasional” para efectos de sustentar la configuración del accidente de trayecto-trabajo.

Así se tiene, el dictamen que versa sobre el accidente sufrido por una trabajadora al llevar a un colega de trabajo y luego dirigirse a su casa habitación; el cual, fue calificado como laboral (Marín, 2003, p.30). En efecto, en este caso una trabajadora que se dedicaba a la cobranza en una empresa colisiona el vehículo que conducía, cuando después de visitar a su último cliente y por orden de su empleador pasó a dejar a su compañera de trabajo y en circunstancias en que se dirigía a la habitación de dicha compañera fue embestida por otro automóvil que no respetó la señalización.

Al respecto, la Superintendencia señaló que: “De conformidad con el artículo 5 de la ley 16.744, la relación trabajo-lesión, puede ser directa: expresión “a causa”, o indirecta: expresión “**con ocasión**”.

En el presente caso ha quedado acreditado que el accidente no se generó mientras la trabajadora ejecutaba sus labores; por ende, debe eliminarse la posibilidad de que dicho accidente sea calificado a causa del trabajo. En consecuencia, la Superintendencia analizó la otra alternativa; esto es, que el accidente se haya generado con ocasión del trabajo. Al respecto, la Superintendencia determinó que entre el trabajo y las lesiones que sufrió la trabajadora existe una relación indirecta pero indubitable; por lo que, este siniestro al haber sido determinado en ocasión del trabajo; se configura un accidente de carácter laboral.

En suma, este dictamen evidenció de forma expresa que el elemento ocasionalidad resulta aplicable a los accidentes de trayecto; pues no se produce como consecuencia de la ejecución de labores de parte del trabajador, sino “con ocasión” reflejándose una vinculación inobjetable entre el trabajo y el daño.

Asimismo, Marín cita el caso de un trabajador que interrumpe el trayecto desde su trabajo hacia su domicilio para pasar a cajero automático (2003, p. 124). En efecto, el trabajador iba en el trayecto centro de trabajo - domicilio; no obstante, dicho trabajador interrumpió el mencionado trayecto y solicitó bajar del bus de la empresa para dirigirse a un cajero automático de la entidad bancaria donde le depositaban sus haberes, antes de llegar a su domicilio (destino final), trayecto donde se produjo el accidente. Al respecto, la Superintendencia determinó que se trata de un accidente de trayecto; pues el hecho de acudir a un cajero automático de la entidad financiera donde le depositan sus haberes está vinculado con la relación laboral. En ese mismo sentido, la Superintendencia mediante Oficio N.º 14.624 del 8 de abril de 2002, estableció que: “En casos similares, la circunstancia de que un trabajador concurra a buscar su remuneración no interrumpe el trayecto directo, en tanto está íntimamente ligado con la relación laboral, encontrándose acreditado en la especie que el sistema de pago de remuneración es mediante cajeros Redbanc”. En consecuencia, la Superintendencia declara que en este caso corresponde otorgar la cobertura de la ley 16.744.

En suma, en este caso es preciso resaltar que, además de la vinculación indirecta entre el trayecto del trabajo y el domicilio (a fin de descansar para luego volver a trabajar), está la vinculación entre la necesidad de hacer uso de su remuneración a efectos de satisfacer sus necesidades elementales y el trabajo; por lo que, no se genera la ruptura de la causalidad indirecta “ocasionalidad” entre el trabajo- trayecto-daño.

También, se tiene el dictamen que versa sobre un trabajador que resulta lesionado al colisionar el bus de la empresa que lo transportaba. (Marín, 2003, p. 125). En efecto, en este caso la empresa proporcionaba a sus trabajadores transporte “bus” desde sus domicilios al centro de trabajo y viceversa; siendo que, en una ocasión dicho bus colisionó con otro vehículo y resultó lesionado un trabajador que tenía con condición de pasajero y estaba haciendo trasladado desde su domicilio hasta su centro de trabajo.

Al respecto, la Superintendencia mediante Oficio N.º 6.092 del 23 de marzo de 1999, estableció que: “El artículo 7 del D.S. N.º 101 de 1968, del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, establece que la circunstancia de haber ocurrido el accidente en el trayecto directo debe acreditarse por el correspondiente parte de carabineros u otro medio de convicción igualmente fehaciente. Al respecto, la Superintendencia verificó que a la fecha del accidente el trabajador tuvo la calidad de personal subordinado de la empresa y que fue víctima de un accidente de trayecto-trabajo.

Así, la Superintendencia determinó que el siniestro sufrido por el trabajador se constituye en un accidente de trabajo en el trayecto. Asimismo, declaró que corresponde a otorgar en este caso la cobertura de la ley 16.744”.

En este caso, adicionalmente existe una ocasionalidad con mayor visibilidad y cercanía aun; por el hecho de ser el empleador quien suministra el transporte al trabajador y por ende existen algunas decisiones relativas al transporte que se encuentran en la espera de control del empleador; lo cual, acentúa la causalidad indirecta entre trabajo- trayecto-daño.

c.3. El elemento ocasionalidad: Legislación Argentina

En la **Ley 24557 “Ley de Riesgos del Trabajo”**, en su capítulo III que regula las contingencias y situaciones cubiertas; específicamente en su artículo 6 define al accidente de trabajo como “a todo acontecimientos súbito y violento ocurrido por el hecho o **en ocasión** del trabajo, o en el trayecto del 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”.

Al respecto, es evidente como la legislación argentina intenta diferenciar el accidente de trayecto domicilio-lugar de trabajo y viceversa, con el accidente ocurrido “en ocasión del

trabajo”, cuando el accidente de trayecto encuadra perfectamente en la primera definición general de accidente de trabajo prevista en la Ley N.º 24557. Sin perjuicio de ello, se expondrá como la jurisprudencia, por el contrario, considera al accidente de trayecto como un accidente de trabajo producido en ocasión del mismo.

c.4. El elemento ocasionalidad: Jurisprudencia Argentina

En la investigación “**el Alcance del Término Trayecto en el Art. 6 inc. 1 de la Ley 24.557**” se comenta un pronunciamiento judicial de la Sala Laboral del Tribunal Superior de Justicia de Córdoba emitido en el año 2018 como consecuencia de la interposición de un recurso de casación por la parte actora.

En este caso, la trabajadora había iniciado su trayecto desde su domicilio al lugar de trabajo, pero se percató que se olvidó algo y regresó a su domicilio por ello; es en este trayecto que se generó el accidente. En efecto, la trabajadora se encontraba a 20 metros de su domicilio, pero tomó la decisión de regresar, para lo cual atravesó un pasillo y después un patio del complejo habitacional, donde sufrió el accidente. Producto de ello, la trabajadora quedó con incapacidades en rodilla y columna cervical y lumbar. El Tribunal Supremo de Justicia de Córdoba determinó que se trata de un accidente de trayecto y que no se ha generado la ruptura del nexo causal.

Al respecto, el Tribunal Supremo de Justicia de Córdoba señaló que el trabajo es básicamente la condición; pues, es la ocasionalidad el nexo de imputabilidad en un accidente de trayecto. Que, debido a la finalidad de cumplir con su obligación de realizar sus labores en favor de su empleador en determinado lugar y horario y; fue que se encontraba en el lugar y momento donde se produjo el accidente. Asimismo, que el traslado bajo este supuesto es una obligación del trabajador de trasladarse hacia o desde el centro de trabajo en momentos distintos a los que puede disponer de su tiempo y ambulación (Leal Fadel, 2018).

Respecto de su consideración como contingencia cubierta por la Ley de Riesgos del Trabajo, el Tribunal Supremo de Justicia de Córdoba se ha pronunciado indicando que ello es debido a que, si bien no existe un nexo causal directo entre el trabajo y el daño, el que este se haya generado en el trayecto a efectos de cumplir con su obligación laboral, produce una responsabilidad de tipo ocasional.

Sentencia emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, el 25 de abril de 2018: En este caso, una trabajadora que pernoctaba en la casa de su novio tres veces a la semana y que el día en que se generó el accidente había salido manejando desde la casa de su novio y en la ruta hacia su trabajo, minutos antes del horario del ingreso al mismo, se produjo el accidente que le ocasionó la muerte. Al respecto, la Suprema Corte confirmó la sentencia determinando la configuración de un accidente de trayecto o in itinere.

En suma, la Suprema Corte señaló que, cualquier trabajador(s) a efectos de cumplir con su contrato de trabajo, asume el riesgo específico del traslado a su centro de trabajo; esto es, el tiempo que supone su desplazamiento se encontraría bajo el marco de una responsabilidad objetiva del empleador. En ese sentido, resaltó que la configuración de un accidente in itinere no es consecuencia de la ejecución de labores, que aún no han iniciado; sino en ocasión de estas “sustentado en el elemento ocasionalidad”. En efecto, este elemento “en ocasión” es el que genera responsabilidad, aun cuando las labores no constituyan la causa directa.

c.5. El elemento ocasionalidad: Legislación Colombiana

Ley N.º 1.562, que modifica el Sistema de Riesgos Laborales y dicta disposiciones en materia de salud ocupacional, en su artículo 3 define como accidente de trabajo a “todo suceso repentino que sobrevenga por causa o **con ocasión** del trabajo y que produzca el trabajador una lesión orgánica como una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte (...) Igualmente, se considera accidente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador”.

A diferencia de España, Chile y Argentina, la legislación colombiana no incluye de forma genérica a cualquier accidente de trayecto, sino que lo restringe al supuesto de accidente de trayecto que “se produzca cuando el empleador suministre el transporte al trabajador durante su traslado desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa”.

Igualmente, este supuesto de accidente de trayecto donde el empleador suministra el transporte, aun cuando se encuentre regulado de forma independiente a la definición genérica de accidente de trabajo de la Ley N.º 1.562 que incluye al elemento ocasionalidad; en

consideración de la autora es evidente que se produce “en ocasión” del trabajo; pues, el empleador es quien además de exponer al trabajador al traslado necesario para asistir al centro de trabajo o para regresar descansar y volver a trabajar, inclusive participa en el otorgamiento de las condiciones para el traslado, como lo son: el tipo de vehículo para el traslado, el estado del vehículo, los seguros que deberá tener e inclusive el conductor calificado para conducir el vehículo asignado; con lo cual, se ratifica la vinculación de carácter ocasional que genera el trabajo; esto es, “el riesgo en el trayecto”, que genera el accidente.

c.6. El elemento ocasionalidad: Jurisprudencia Colombiana

En el caso colombiano no hemos identificado jurisprudencia sobre accidentes de trayecto que se sustenten en el elemento ocasionalidad; creemos que el principal motivo es porque el accidente e trayecto se encuentra regulado como supuesto independiente a la definición general de accidente de trabajo que incorpora el elemento “con ocasión” y por ende, no hace falta sustentar la consideración de accidente de trabajo vinculada a este elemento; sino básicamente cumplir con la exigencia que sea el empleador quien haya suministrado el transporte para el desplazamiento y que se configure el accidente de trayecto; así como, que se hayan presentado los presupuestos que configuran al accidente de trayecto.

Así, se ha identificado la **Sentencia SL3385 del 10 agosto de 2022 en Lexir**, que versa sobre un accidente que ocurrió en el traslado del trabajador a pie desde Santa Marta, lugar donde residía, a Itzmina, último lugar donde realizaba sus labores. Al respecto, tenemos que en primera y segunda instancia judicial; así como, en la Corte Suprema de Justicia (quien no casó la Sentencia de Segunda Instancia) se ratificó que este accidente no es de origen laboral por la falta de nexo causal entre el desplazamiento “con suministro de transporte por parte del empleador” y las labores. En efecto, ello se sustentó en virtud de que el accidente de trabajo de trayecto o in itinere se define como aquel que se produce durante el traslado de los trabajadores a su lugar de residencia o al lugar de prestación de servicios, siempre y cuando el transporte lo suministre el empleador; en consecuencia, el sólo traslado que realice un trabajador utilizando sus propios medios no se configura en un accidente in itinere y, por ende, tampoco se configura en un accidente de carácter laboral.

En suma, en este caso se concluyó en máxima instancia que para efectos de que se configure un accidente de trayecto, el transporte deberá ser suministrado por la empresa

empleadora; lo cual, no ha sucedido en este caso. Como se identifica, el análisis en sede jurisprudencial se restringe a sustentar la existencia del suministro del transporte por parte del empleador para que el trabajador se traslade de su residencia a su centro de trabajo y viceversa sin analizar la existencia de una ocasionalidad (causalidad indirecta) para determinar la configuración de este tipo de accidente como un “accidente laboral”.

c.7. El elemento ocasionalidad: Legislación peruana

Las normas más relevantes de la legislación peruana en materia de salud, seguridad y salud en el trabajo y aseguramiento prevén en su contenido, definiciones de **accidente de trabajo**. Dichas definiciones incluyen en su contenido tanto una causalidad directa “a causa del trabajo” y, una causalidad indirecta “en ocasión del trabajo” (elemento ocasionalidad); para efectos de la configuración de un accidente de trabajo.

En efecto, las definiciones de accidente de trabajo previstas en el Reglamento de Modernización de la Seguridad Social y en el Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo¹⁷ incluyen el elemento ocasionalidad en sus definiciones, abriendo la posibilidad de supuestos de accidente que no tengan una relación directa entre el trabajo y la producción del accidente; sino que, exista una relación indirecta entre el accidente y las labores. En consecuencia, resultaría una interpretación válida entender que cualquier relación por más indirecta que sea; en virtud del elemento ocasional, podría configurar un accidente de trabajo. Cabe precisar que estas normas no regulan exclusiones a las referidas definiciones generales de accidente de trabajo.

Del mismo modo las NTSCTR¹⁸ incluye una definición general de accidente de trabajo prevista en el numeral 2.1 del artículo 2; la cual, incluye el elemento ocasionalidad; no

¹⁷ **Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo – D.S N°: 05-2012-TR**

Glosario de Términos

(...) **Accidente de Trabajo (AT):** Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o **con ocasión del trabajo** y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo.

¹⁸ **Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo – D.S N° 003-98-SA:**

Artículo 2o.- Accidente del Trabajo

(...) 2.1 De acuerdo con el inciso k) del Artículo 2o del Decreto Supremo N° 009-97-SA, se considera accidente de trabajo, toda lesión orgánica o perturbación funcional causada en el centro de trabajo o **con ocasión del trabajo**, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debida al esfuerzo de este.

2.2 Se considera igualmente accidente de trabajo:

a) El que sobrevenga al trabajador ASEGURADO durante la ejecución de órdenes de la Entidad Empleadora o bajo su autoridad, aun cuando se produzca fuera del centro y de las horas de trabajo.
b) El que se produce antes, durante o después de la jornada laboral o en las interrupciones del trabajo, si el trabajador ASEGURADO se hallará por razón de sus obligaciones laborales, en cualquier centro de trabajo de la Entidad Empleadora, aunque no se trate de un centro de trabajo de riesgo ni se encuentre realizando las actividades propias del riesgo contratado.

obstante, y en contraposición a dicha definición general, la misma NTSCTR agrega en el numeral 2.3. literal a) del artículo 2° una exclusión expresa del accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo que señala: “No constituye accidente de trabajo: a. El que se produce en el trayecto de ida y retorno a centro de trabajo, aunque el transporte sea realizado por cuenta de la Entidad Empleadora en vehículos propios contratados para el efecto”. Cabe resaltar, que Perú —a diferencia de los países objeto de comparación— es el único que prevé una exclusión del aseguramiento del seguro de accidentes de trabajo a todo tipo de accidente de trayecto dejando en evidencia la insuficiente protección para el trabajador que realiza actividades de alto riesgo y sufre este tipo de accidente.

En consecuencia, y dado que la propia norma de aseguramiento de accidentes de trabajo cuenta con una exclusión expresa del accidente trayecto como accidente de trabajo y la regla es que dicha exclusión se replique en la póliza de SCTR, los trabajadores que realicen actividades calificadas como de alto riesgo en nuestro país y sufran un accidente de trabajo, no estarán cubiertos por el SCTR y por ende no recibirán las prestaciones que brinda este seguro.

c.8. El elemento ocasionalidad: Jurisprudencia Peruana

Dado que el accidente de trayecto no es considerado expresamente en la norma de aseguramiento “NTSCTR”; no es usual que en la jurisprudencia peruana se haga referencia al elemento ocasionalidad para sustentar o fundamentar la configuración del accidente de trayecto como accidente de trabajo. No obstante, a la fecha se identifica jurisprudencia incipiente y específica que ha llegado a determinar la configuración de un accidente de trayecto sustentándose en definiciones internacionales de accidente de trayecto; así como, en el elemento ocasionalidad.

Este es el caso de la **Sentencia de Vista N.º 677-2017-3SL emitida el 25 de agosto de 2017**, en la cual, una trabajadora del rubro minero que se desplazaba de retorno de la unidad minera a su domicilio; siendo que en un primer tramo del trayecto se desplaza en el bus de la compañía y, en un segundo tramo del trayecto cuando se trasladaba en otro vehículo de propiedad de la unidad minera y conducido por un trabajador de la unidad minera que no

c) El que sobrevenga por acción de la Entidad Empleadora o sus representantes o de tercera persona, durante la ejecución del trabajo.

estaba calificado para ello, se produjo un accidente debido a una mala maniobra del conductor, el vehículo cae en un barranco.

Al respecto, el Juzgado determina que, por las circunstancias del accidente, este debe ser considerado como accidente in itinere; esto es, aquel accidente sufrido por el trabajador durante el desplazamiento desde el domicilio hasta su lugar de trabajo y viceversa; siempre que, no se haya interrumpido el trayecto por causas ajenas al trabajo. Al respecto, el Juzgado a efectos de sustentar la configuración del accidente in itinere en el “**elemento ocasionalidad**”, señala que este tipo de accidente se equipara en lo relativo a sus consecuencias legales a un accidente producido en el centro de trabajo debido a la necesidad del trabajador de trasladarse con la finalidad de poder ejecutar sus labores; ello, bajo el supuesto que se configure con ocasión o como una derivación o extensión necesaria de la actividad laboral, aunque no siempre dentro de la esfera de control del empleador.

Como se ha identificado, la jurisprudencia peruana ya viene haciendo referencia al elemento ocasionalidad a efectos de considerar a un accidente de trayecto como accidente laboral. Bajo el supuesto que proceda este fundamento “la ocasionalidad para sustentar la configuración de un accidente de trayecto como de trabajo”, la consecuencia sería el otorgamiento de una indemnización por daños y perjuicios si además de determinarse la configuración de un accidente de trabajo, se presentasen los presupuestos legales que configuran una responsabilidad contractual; entre ellos, el incumplimiento del empleador a cualquier obligación en materia de SST que tenga vinculación con el accidente (nexo causal).

Análisis comparado de la presencia del “Elemento Ocasionalidad”: Similitudes y Diferencias

- El elemento ocasionalidad se presenta en las definiciones generales de accidente de trabajo de los países de España, Chile, Argentina, Colombia y Perú.
- El elemento ocasionalidad es aplicado residualmente por la jurisprudencia nacional y comparada, para efectos de sustentar la configuración del accidente de trayecto-trabajo.
- El accidente de trayecto ha sido incluido en las legislaciones de aseguramiento de España, Chile, Argentina y Colombia como un supuesto especial e independiente de la

definición general de accidente de trabajo que incluye al elemento ocasionalidad. Por tal motivo, es residual en la jurisprudencia la aplicación del elemento ocasionalidad para sustentar la configuración de un accidente trayecto-trabajo al elemento ocasionalidad.

- En el caso de España encontramos con menor incidencia la referencia y fundamentos considerando al elemento ocasionalidad para efectos de sustentar un accidente de trayecto- trabajo; pues, dicha jurisprudencia prefiere usar como fundamento el elemento ocasionalidad para otros supuestos de accidentes en ocasión del trabajo (distintos al accidente de trayecto) que no se encuentran enumerados expresamente como supuesto de accidente de trabajo en la definición legal de accidente de trabajo prevista en la legislación española; este es el caso de la figura jurisprudencial consistente en la “ocasionalidad relevante” para el caso de los accidentes producidos en los descansos de la jornada laboral.
- La jurisprudencia administrativa chilena; así como, la jurisprudencia judicial argentina y peruana (en un grado residual la jurisprudencia peruana), han utilizado el elemento ocasionalidad para sustentar los accidentes de trayecto-trabajo.
- No se ha identificado jurisprudencia colombiana que haya utilizado como fundamento el elemento ocasionalidad para sustentar el accidente de trayecto; pues, además de ser regulado de forma independiente a la definición general de accidente de trabajo, es el único supuesto de accidente de trayecto que admite Colombia, es aquel accidente que se produce en el trayecto de su residencia al centro de trabajo y viceversa, cuando el empleador suministra el transporte.

2.1.2.2. El principio pro-conciliación en la legislación y jurisprudencia comparada

a) El principio pro-conciliación: naturaleza jurídica

Este Principio promueve conciliar la vida laboral con la vida personal-familiar del trabajador y es consecuencia de una creación jurisprudencial, como lo fue en su momento, el principio pro-operario. Si bien aún no se ha regulado legislativamente este Principio ni en España ni en Sudamérica, se viene aplicando actualmente en la **jurisprudencia española, argentina y chilena**.

A la fecha la mayor evolución jurisprudencial de este Principio a fin de sustentar la configuración de un accidente de trayecto se evidencia en España (país considerado como referente comparativo para efectos de esta investigación) y se observa que su incorporación en la jurisprudencia española vino de tomar como referencia la legislación alemana; la misma que desde el año 1972 incorpora el impacto de la conciliación de la vida laboral y familiar en los accidentes de trayecto-trabajo, instaurando que de surgir conductas del trabajador que tengan por finalidad conciliar la vida familiar con la laboral durante el trayecto al ir o regresar de su centro de trabajo, se interpretan siempre de manera beneficiosa los presupuestos que configuran el accidente de trayecto-trabajo. (Cuadros, 2024, p. 4).

Ahora, evidentemente y dado que este principio no está regulado legislativamente, la jurisprudencia española tiene la obligación de justificar la consideración de este principio en beneficio del trabajador y lo hace integrando al principio de igualdad de trato y oportunidades entre hombre y mujeres previsto en la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. (Cuadros, 2024, p. 6).

Adicionalmente, debemos tener en consideración que la conciliación de la vida familiar-personal y laboral forma parte integrante de los derechos humanos de segunda generación, los cuales, requieren de una actitud positiva de asistencia para promover su eficacia y una remoción de los obstáculos que dificulten su plenitud. Este derecho está vinculado con el artículo 39 de la Constitución Española que protege a la familia y el artículo 14 de dicha Constitución en lo relativo a la discriminación por razón de sexo como el trato dispensado a hombres y mujeres por el ejercicio específico de los derechos de conciliación.

En ese sentido, la doctrina judicial sugiere una modificación de la Ley General de Seguridad Social Española efectos de incorporar de forma expresa un nuevo tipo de accidente de trayecto por motivos de conciliación de la vida familiar-personal y la laboral; ello, con la finalidad de regular legislativamente estas conductas cada vez más recurrentes entre los trabajadores, otorgar protección y cobertura legal y evidentemente brindar seguridad jurídica ante este tipo de casos. Sin perjuicio de lo señalado, para Areta Martínez, la aplicación del principio pro- conciliación de la vida familiar-personal y laboral no debería restringirse a los accidentes de trayecto- trabajo; sino que debería aplicarse de forma general, tal como lo viene

aplicando el Tribunal Constitucional a efectos de resolver cualquier duda relativa al sentido de la norma aplicable. (citada en Cuadros, 2024, p. 6).

Finalmente, se resalta que la aplicación de este principio pro-conciliación en la jurisprudencia Argentina y Chilena es implícita; esto es, que en su jurisprudencia si bien no se hace referencia expresa al mencionado principio, tenemos que en los casos donde el trabajador sufre un accidente de trayecto e incurre en una conducta durante el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo dirigidas a conciliar su vida familiar-persona con la laboral, pero se mantiene la finalidad teleológica (asistir al trabajo para ejecutar sus labores) y son conductas razonables y habituales en las personas-trabajadores; se ratifica la configuración del accidente de trayecto-trabajo interpretando de manera favorable el elemento teleológico, topográfico y cronológico (no se genera la ruptura del nexo causal entre el trabajo-trayecto y daño).

b) El principio pro-conciliación: jurisprudencia comparada

El principio pro-conciliación en la jurisprudencia internacional comparada, se viene aplicando en la interpretación conveniente de los elementos que configuran el accidente de trayecto; esto es: El elemento teleológico, elemento topográfico, elemento cronológico e idoneidad del medio. En otras palabras, cada vez que se presenten interrupciones en el desplazamiento al ir o volver del trabajo que tengan como objetivo cumplir con la conciliación de la vida laboral con la personal-familiar del trabajador (como, por ejemplo, llevar y dejar al hijo a la escuela en el trayecto al centro de trabajo), se aplica este Principio Pro-Conciliación al momento de analizar la configuración de un accidente de trayecto en la jurisprudencia de los países mencionados.

Así, todas aquellas interrupciones derivadas de la conciliación de la vida laboral y personal-familiar del trabajador, al constituirse en desviaciones que obedecen a un patrón usual y normal de comportamiento y convivencia de las personas-trabajadores; de conformidad con la jurisprudencia internacional comparada, no se rompe el nexo causal entre el trayecto y el accidente de trabajo in itinere. Así, por ejemplo, entre las situaciones personales o familiares que no rompen el nexo causal tenemos al recojo de los hijos de los nidos o colegios en el trayecto al ir o volver del centro de trabajo, a las citas médicas programadas (aun cuando no tengan relación con alguna enfermedad profesional o un antecedente de accidente de trabajo),

a las breves visitas a los padres enfermos, a las compras personales o familiares relativas a necesidades del ser humano y otros comportamientos similares.

En suma y como se podrá visualizar en la **jurisprudencia española, argentina y chilena**; este Principio Pro-Conciliación viene generando una relativización o flexibilización de los elementos configuradores del accidente de trayecto. Asimismo, se identificará como este Principio viene siendo identificado expresamente como “Principio Pro-Conciliación” en la jurisprudencia española, adicionalmente al sustento, explicación e interpretación beneficiosa del referido Principio a efectos de determinar la presencia de los elementos que configuran al accidente de trayecto.

No obstante, se ha verificado que si bien este Principio aún no es identificado por su nombre en la jurisprudencia argentina y chilena; sí viene siendo aplicado en dichos países de manera implícita y; ello lo podemos demostrar al revisar los fundamentos fácticos y de derecho en virtud de los cuales se llega a determinar la configuración de un accidente de trayecto.

Por ende y aun cuando el Principio Pro-Conciliación no se haya incorporado en las legislaciones española ni sudamericanas objeto de estudio, consideramos muy probable que se vaya instaurando de forma uniforme y con mayor solidez en un futuro cercano; tal como ocurrió con el Principio Pro Operario en su momento con la finalidad de solucionar cualquier duda interpretativa teniendo como referencia cualquier disposición laboral tendiente a favorecer la compatibilidad de la vida familiar y laboral de los trabajadores.

De otro lado, es necesario precisar que este Principio no se viene aplicando en la jurisprudencia colombiana, pues, esta se restringe analizar la configuración del accidente de trayecto siempre que el empleador le haya suministrado al trabajador el transporte para tal fin. Finalmente, tenemos que debido a la exclusión del accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo de la legislación de aseguramiento peruana y de la jurisprudencia incipiente en materia de accidentes de trayecto; no se viene aplicando este Principio en la jurisprudencia peruana.

b.1. El principio pro conciliación - jurisprudencia española (Europa)

La jurisprudencia española es aquella que viene sustentándose —cada vez con mayor incidencia— en el Principio Pro-Conciliación en aras de realizar una interpretación conveniente a efectos de determinar la presencia de los elementos que configuran el accidente de trayecto.

En ese sentido, la jurisprudencia española viene aplicando el Principio Pro-Conciliación siguiendo a Alemania y Francia; países que regulan en su normativa de la seguridad social la irrelevancia de considerar los desvíos en el trayecto con la finalidad de cumplir obligaciones familiares, para efectos de la configuración de un accidente de trayecto-trabajo. Al respecto, los jueces españoles cubren la no regulación de los desvíos en su legislación de aseguramiento, como sucesos que no rompen el nexo de causalidad trayecto-trabajo, basados en la aplicación del Principio de Igualdad de Trato y Oportunidades al interpretar las normas jurídicas dispuestas en el artículo cuatro de la Ley Orgánica de Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres; siendo que, del mencionado Principio se infiere una interpretación beneficiosa aquellas soluciones de la conciliación de la vida personal, familiar y laboral de las personas trabajadoras. (Lousada, 14 de julio de 2015).

Inclusive, la jurisprudencia española también se ha pronunciado señalando que la interpretación de las normas deberán adaptarse a la realidad social; al referirse a un caso donde el hijo de una trabajadora se encontraba de vacaciones en su escuela, siendo lo común y ordinario que en este contexto la trabajadora busque los medios adecuados para el cuidado de sus hijos y de esta manera conciliar su vida familiar-laboral; en consecuencia el hecho que la trabajadora haya dejado su menor hijo a sus padres en el trayecto de su domicilio al trabajo, no se configura ninguna ruptura del nexo causal por el referido desvío; aun cuando, el trayecto no haya sido el habitual. (Noticias Jurídicas, 18 de abril de 2019).

Así, entre los pronunciamientos que sustentan este Principio Pro-Conciliación en la jurisprudencia española tenemos:

Pronunciamiento: Sentencia N.º 0002224/2023 emitida por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, el 06 de febrero de 2024; que versa, sobre la asistencia de una trabajadora a una cita médica programada antes del término de su horario

de trabajo. La trabajadora tenía un horario de trabajo que iba desde las 7 am hasta las 14.43 pm; sin embargo, el día del accidente tenía una cita programada en el hospital a las 13.10 pm; por lo que, sale de su trabajo antes del término de su jornada diaria y en el trayecto al hospital sufre un accidente como consecuencia de un choque con otro vehículo.

Este caso el Tribunal concluye analizando exclusivamente el elemento teleológico; puesto que, la trabajadora a la salida de su centro de trabajo cuenta con autorización del empleador y por ello sale del mismo con la debida anticipación para su cita médica. Asimismo, resalta la existencia de una vinculación entre la atención médica y la salud laboral; por tanto, el asistir al hospital previo trayecto al domicilio no genera la ruptura del nexo causal, dado que la salud tiene una vinculación directa con el ámbito del desarrollo laboral; por ello, no se podría entender que la salud de una trabajadora sea considerada como una actividad privada o independiente desnuda de la protección laboral en tanto esta tiene trascendencia laboral y por ende estamos frente a un accidente en itinere. En otras palabras, se concluye que el buen estado de salud resulta determinante para el trabajador realice sus labores con normalidad.

En suma, esta sentencia realiza una interpretación en favor de la configuración del elemento teleológico concluyendo que se preserva la finalidad laboral, en virtud de fundamentos del Principio Pro-Conciliación entre la vida laboral y vida personal/familiar.

En este caso, podemos resaltar, que inclusive se admite la configuración de un trayecto que inició previo término de su jornada, en atención al permiso brindado por el propio empleador y, puesto que la finalidad era asistir a una cita de salud; siendo la salud un elemento indispensable para poder ejecutar sus labores.

Pronunciamiento emitido por el Tribunal Supremo- Madrid, emitida con fecha 14 de febrero de 2017; que versa, sobre un trabajador que, en el trayecto de regreso a su casa del trabajo, se desvía para dejar en sus residencias a dos compañeros de trabajo; no obstante, el Tribunal concluye que dicho accidente sí tuvo la calificación de accidente laboral. Al respecto, se determinó que resultaba no relevante y por ende no genera la ruptura del nexo causal, el hecho que el accidente se produjera a aproximadamente veinte kilómetros del centro de trabajo y que había transcurrido más de una hora desde que dicho centro de trabajo (fábrica) cerrara; siendo que, lo que se debe considerar como relevante es que el desvío se llevaba a cabo todos los días (habitualmente), que la empresa tenía conocimiento de dicho recorrido y

por último, que este resultaba razonable a efectos de reducir los gastos relativos al desplazamiento. En consecuencia, en este caso se aplica el Principio Pro-Conciliación entre las labores y la vida personal-amical, por el hecho de trasladar a compañeros de trabajo de manera habitual y siendo de conocimiento de la empresa; por lo que, esta situación no podría generar la ruptura el nexo causal. En otras palabras, se analiza el caso, teniendo en consideración la adaptación a la realidad social; esto es, comportamientos comunes que adoptan los trabajadores para llegar a su casa o centro de trabajo preservando su economía.

Cabe resaltar en este caso, que aun cuando evidentemente el tiempo (elemento cronológico) y recorrido (elemento topográfico) no es el que corresponde entre el centro de trabajo y el domicilio del trabajador; prima para el Tribunal Supremo la conciliación de la vida personal-amical y las labores, por diversas razones: Porque el trabajador traslada “habitualmente” a compañeros de trabajo realizando dicho traslado con fines de preservar la economía y que lleguen a sus residencias para que al día siguiente vuelvan nuevamente a trabajar; considerándose tales conductas como “usuales” de toda persona trabajadora.

Pronunciamiento emitido por el Tribunal Superior de Galicia, emitida con fecha 26 de enero de 2018; que versa, sobre una trabajadora de un supermercado que al terminar su jornada de trabajo procede a realizar la compra de una botella de vino en su mismo centro de trabajo y se corta la mano. Al respecto el Tribunal Superior de Galicia realizando una interpretación flexible de los elementos que configura el accidente de trayecto y concluye que si se trata de un accidente de carácter laboral. Este caso es muy parecido al anterior, pero se diferencia en que la trabajadora ni siquiera sale de su lugar de trabajo al terminar su jornada diaria; pues, este es un centro comercial donde decide comprar una botella de vino. Al igual que el pronunciamiento anterior, si bien es una gestión de índole personal es un comportamiento común de las personas, en consecuencia, se puede encuadrar bajo el marco del Principio de Conciliación de la vida personal-laboral.

Al constituirse en una conducta tan común la compra de vinos para efectos de la cena en España, se ha determinado que la interrupción para la compra de una botella de vino válidamente encuadra en el Principio de Conciliación de la vida personal-familiar y laboral; con lo cual, se evidencia la gran flexibilidad respecto de las conductas en que incurrir los trabajadores en el trayecto al ir o regresar de su centro de trabajo; pues, basta que se analice

si esta conducta es una “conducta usual” en determinada para ratificar la configuración del accidente de trayecto.

Pronunciamiento: Sentencia N.º00026-2022 emitida por el Juzgado de lo Social - Sede Pamplona / Iruña; este caso versa sobre un trabajador que luego de estacionar su vehículo en una panadería en el trayecto a su centro de trabajo, sufrió una parada cardio respiratoria y falleció.

En este caso, el Juzgado señala que para calificar como in itinere a un accidente, la conducta del trabajador debe responder a patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes, a efectos que no se genere la ruptura del nexo causal. Asimismo, hace referencia a otros pronunciamientos donde señalan que no se genera la ruptura del nexo causal por interrupciones temporales que resultan ser breves e irrelevantes en el trayecto; como lo sería una parada para tomar un café o para dejar a una persona sin distanciarse extraordinariamente del trayecto.

Cumplido lo señalado, el Juzgado también precisa que la configuración del accidente in itinere como un accidente de trabajo no puede depender de los factores que concurren en la aparición de una enfermedad como la miocardiopatía diagnosticada al trabajador afectado; en tanto esta tuvo una causa desconocida, en tanto su etiología es de carácter multifactorial y en su aparición puede influir el hábito del tabaco, el estrés laboral; así como, la propensión genética. Por lo que, concurriendo todos los requisitos anteriormente indicados (acreditación de elementos que configuran un accidente de trayecto), el accidente ha de calificarse como accidente de trabajo in itinere.

En suma, en este caso, se encuadró en segundo plano la parada cardio respiratorio que habría generado la muerte del trabajador y se priorizó el trayecto de ir o volver del centro de trabajo en el que se encontraba el trabajador, siendo que la parada en una panadería al constituirse en una conducta común de las personas en el trayecto a su trabajo; además de constituirse en una necesidad básica (alimentación), es que se ratifica la configuración del accidente de trayecto-trabajo.

b.2. El principio pro-conciliación en Sudamérica

En este punto, se expondrá cómo es que la jurisprudencia chilena y la argentina vienen sustentándose en el Principio Pro-Conciliación a efectos de determinar la configuración de un accidente de trayecto. Mientras que, como se adelantara, al estar excluido el accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo regulada en la legislación de aseguramiento peruana, no contamos con jurisprudencia que haya considerado y menos aplicado tal Principio para efectos de sustentar la configuración de un accidente de trayecto-trabajo.

En primer lugar, resulta importante precisar que, en el caso chileno, a diferencia del resto de países, es una entidad administrativa del “Instituto de la Seguridad Social Laboral” la que se encarga de determinar el origen del accidente; esto es, si se configura o no un accidente de trayecto y por ende determinar si su origen es laboral o común. Este procedimiento administrativo es iniciado con la interposición de una denuncia de accidente de trabajo (DIAT) por el empleador y/o en su defecto, por el trabajador afectado y/o un tercero que toma conocimiento del accidente. Asimismo, en este procedimiento el Instituto de Seguridad Social Laboral podrá realizar exámenes médicos investigar los hechos relativos al accidente solicitar declaraciones juradas de testigos etc.; para efectos de determinar la calificación del origen del accidente; esto es, si es de carácter laboral o común. Este procedimiento finaliza cuando el Instituto de Seguridad Social Laboral emite una resolución de calificación de origen; siendo que, si los administrados no están conformes con la resolución emitida por el mencionado Instituto, podrán presentar reclamaciones y/o apelaciones ante la Comisión Médica de Reclamos (COMERE) y la Superintendencia de Seguridad Social (SUCESO); con lo cual, se agota la vía administrativa. En vía judicial, únicamente se podrán cuestionar los montos relativos a las indemnizaciones o pensiones determinadas en la instancia administrativa como consecuencia de haber establecido que se trata de un accidente de trabajo; mas no se discutirá el origen del accidente.

Argentina, siguiendo la misma línea chilena y para reducir las controversias en sede judicial, es que en el año 2017 promulgó la Ley 27.348, Ley, que facultó a las Comisiones Médicas de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, a ejecutar el papel de una instancia administrativa previa y obligatoria a la judicial; siendo que resulta exigible que cualquier trabajador que haya sufrido un accidente de trabajo, acuda en primer lugar a la citada instancia administrativa. La finalidad, fue resolver en una instancia más ágil que la judicial la

controversia relativa al origen del accidente, determinación del daño; así como su correspondiente reparación, además de brindar celeridad en la resolución de este tipo de controversias.

Mientras que, en Colombia y España; la existencia de una controversia sobre la calificación de un accidente en el trayecto es dilucidada en vía judicial; lo cual, como se sabe genera demoras considerables en la resolución de este tipo de controversias y desprotección de los trabajadores afectados mientras dura el proceso judicial.

b.2.1. Principio pro-conciliación en la jurisprudencia administrativa chilena

Dictamen 11417-2021, emitido con fecha 29 de enero de 2021; que versa sobre un trabajador que se encontraba en el trayecto de su residencia hacia su centro de trabajo; específicamente, se encontraba esperando el bus que lo trasladaría a su centro de trabajo cuando vio que a un compañero de trabajo lo estaban asaltando y lo defendió de los delincuentes. Mientras el trabajador defendía a su compañero, fue embestido por el vehículo de los delincuentes sufriendo una lesión en la muñeca, configurándose el accidente de trayecto. Se validaron los hechos con la declaración del trabajador a quien defendió. Asimismo, se demostró la concordancia con la jornada de trabajo del afectado y con la asistencia médica que recibió de la mutualidad el día del accidente.

En este caso, evidenciándose la aplicación del Principio Pro Conciliación —aun cuando no se hace referencia explícita al mismo— el Dictamen se sustenta en que la conducta del trabajador estuvo bajo el marco del deber de auxilio y tiene una vinculación directa con la cooperación con el prójimo; en consecuencia, este actuar razonable y socialmente aceptable y valorable no puede configurar un impedimento ni la ruptura del nexo causal del trayecto-trabajo para la configuración del accidente de trayecto. Con este dictamen, se evidencia que el órgano resolutor promueve conductas de colaboración o ayuda al prójimo; las cuales, deberían constituirse en conductas o comportamientos usuales de las personas y, por ende; se ratifica la configuración de un accidente de trayecto-trabajo.

Asimismo, tenemos el **Dictamen 14531-2021, emitido con fecha 05 de febrero de 2021,** que versa sobre un trabajador que, en el trayecto de su residencia al centro de trabajo, tiene la rutina de recoger en su trayecto a dos compañeros de trabajo. El día del accidente, el

trabajador luego de recoger al primer compañero, repentinamente un vehículo los interceptó y se puso delante de ellos, bajaron delincuentes los intimidaron y les robaron el vehículo en el cual se trasladaban.

En este caso, el Dictamen resalta que las interrupciones en el trayecto cumplieron con los criterios de habitualidad y de sujetarse a una necesidad real y objetiva que refleja la conciliación entre el trabajo y la vida personal, amical o familiar (Configuración del Principio Pro- Conciliación); como lo fue, el recoger a sus compañeros de trabajo a fin de trasladarlos al centro de trabajo; lo cual, se demuestra con las declaraciones uniformes de los involucrados. Asimismo, ha quedado acreditado que, el trabajador cumplió con asistir oportunamente a los servicios asistenciales de la Mutual el día de producido el accidente; con lo cual, se ratifica la veracidad de las declaraciones relativas al cumplimiento de los elementos topográficos y cronológicos para efectos de demostrar la configuración del accidente de trayecto.

En este caso, se resalta que pese a que la duración del trayecto (elemento cronológico) y recorrido (elemento topográfico) no sería el que corresponde entre el centro de trabajo y el domicilio del trabajador, este órgano resolutor prioriza la conducta del trabajador de trasladar a sus compañeros “rutinariamente” desde su residencia hasta el centro de trabajo, a efectos de que puedan ejecutar sus labores, como una conducta que concilia la vida personal-amical con la laboral; siendo que además esta conducta es usual en las personas trabajadoras.

De otro lado, se tiene el **Dictamen 74938-2024, emitido con fecha 10 de mayo de 2024**, que versa sobre un trabajador que realiza actividades de construcción en una obra y que solicita permiso a su superior a fin de salir de su centro de trabajo antes del término de su jornada diaria teniendo como finalidad principal asistir al dentista. El día del accidente el trabajador sale de su centro de trabajo antes de finalizar su jornada y con la respectiva autorización de su jefe, dirigiéndose al paradero (que se encontraba fuera de la obra) y, sin haber llevado a cabo ninguna de las actividades que había planificado “comprar mercadería (en favor de su empleador), almorzar e ir al dentista”; siendo que, encontrándose en el paradero del bus fuera de la obra (centro de trabajo), estuvo con el pie derecho sobresalido al borde de la vereda y una motocicleta de delivery pasó y golpeó fuertemente su pie derecho ocasionándole una caída.

En este caso se concluye que el trabajador no interrumpió el trayecto, en tanto nunca concretó lo que tenía planificado (almorzar e ir a cita de su dentista); por tanto, no se generó la ruptura del nexo causal y se ha configurado en este caso un accidente de trayecto.

En este caso, la jurisprudencia administrativa chilena admite que, el hecho que el trabajador salga de su centro de trabajo antes de finalizar su jornada no desnaturaliza el trayecto del centro de trabajo a su residencia, más aún, si existe autorización por parte del empleador. Definitivamente si el trabajador hubiera incurrido en las conductas de almorzar e ir al dentista como lo había proyectado, el análisis probablemente hubiera sido otro; no obstante, se tendría que haber analizado si el almorzar (necesidad básica) y luego ir al dentista (tema relativo a la salud) en el trayecto del centro de trabajo a la residencia del trabajador, son conductas que generarían la ruptura de la vinculación entre el trayecto y el trabajo.

b.2.2. Principio pro-conciliación en la jurisprudencia argentina

La Sentencia Definitiva N.º 4545 del 23 de mayo de 2018; la cual, si bien no hace referencia expresa al Principio Pro-Conciliación; es evidente que, dicho pronunciamiento se basó en fundamentos que sustentan la conciliación entre la vida laboral y familiar del trabajador. En efecto, este pronunciamiento versa sobre un trabajador que en el trayecto a su centro de trabajo se desvía a fin de dejar a su menor hija al cuidado de sus padres (ante la ausencia de su concubina) luego ir a la farmacia a comprar medicina para este; siendo que, en dicho trayecto que se produjo el accidente. (Citado en Ramírez, febrero de 2024).

La referida sentencia se sustenta en que dado que el desvío se debió a dos situaciones de necesidad y del común comportamiento de los seres humanos “dejar a la menor al cuidado de sus padres y comprar medicina para preservar su salud”; fueron presupuestos lógicos de llevar a cabo sin perderse el objetivo final que era desarrollar sus labores en el centro de trabajo. Que inclusive, el trayecto evidenciaba una distancia y tiempo razonable al que cumplía normalmente el trabajador al ir a su centro de trabajo. Al respecto visualizamos como una vez más, se viene aplicando el Principio Pro-Conciliación a efectos de una interpretación beneficiosa de los elementos que configuran un accidente de trayecto.

Cabe precisar que este falló incidió en la aplicación del **Convenio de la OIT N.º 156 ratificado por Argentina en el año 1988**; el cual, tutela a los trabajadores con

responsabilidades parentales e incluye la obligación de los Estados Parte relativa a que los trabajadores con hijos menores a su cargo que desempeñen o deseen desempeñar un empleo, ejerzan su derecho a hacerlo sin objeto de discriminación y sin conflicto entre sus responsabilidades familiares y profesionales. Lo regulado por dicho Convenio, no refleja otra cosa que la conciliación entre la vida laboral y la vida personal-familiar. Cabe precisar que el referido Convenio ha sido ratificado no únicamente por Argentina, sino por Chile en el año 1994, por España en el año 1995 y por Perú en el año 1986.

Asimismo, el Pronunciamiento/Sentencia Mjj 138299 del Tribunal de trabajo de la Plata, emitido con fecha 24 de agosto de 2022; que versa sobre un trabajador que se encontraba en el trayecto de su centro de trabajo a su domicilio y que durante dicho trayecto realizó dos paradas en dos cajeros automáticos con la finalidad de cobrar su remuneración por horas extras; siendo que, al no encontrar dinero en el primer cajero del trayecto, se dirigió a un segundo cajero que también se encontraba en el trayecto a su domicilio.

En este caso, el trabajador además contaba con autorización de su jefe y hubo otros trabajadores que también cobraron horas extras ese mismo día. Asimismo, la que fuera pareja del trabajador afectado confirmó que se encontraba en trayecto a su domicilio.

El Tribunal se sustentó en el Protocolo 155 del año 2002 sobre el Convenio sobre Seguridad y Salud de los trabajadores de la OIT; el cual, fue ratificado por Argentina mediante la ley 26.693 y, que con categoría Supra Nacional; de conformidad a lo establecido por el artículo 75, inc. 22. de la CN; definió el accidente trayecto como, aquel que ocurre en el recorrido directo entre el lugar de trabajo y: 1) la residencia principal o secundaria del trabajador; 2) el lugar en que el trabajador suele tomar sus comidas; o 3) el lugar en que el trabajador suele cobrar su remuneración.

En este caso se evidencia que el cobro de la remuneración adicional del trabajador está vinculado no solo con las laborales; sino también, con la asunción de las necesidades básicas del trabajador y su familia; lo cual, refleja una vez más; la conciliación entre el trabajo y la vida personal y/o familiar.

Dada la regulación restrictiva del accidente de trayecto en la normativa de riesgos colombiana, es que a la fecha no se evidencia la aplicación del Principio Pro-Conciliación en

la jurisprudencia de dicho país. Con mayor razón aún; siendo que en Perú no se regula a ningún supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo y, por el contrario, se excluye expresamente a cualquier supuesto de accidente de trayecto de la legislación de aseguramiento peruana; es que a la fecha no existe jurisprudencia que haga referencia ni que evidencie la aplicación implícita del Principio Pro-Conciliación.

Análisis comparado de la presencia del “Principio Pro-Conciliación”: Similitudes y Diferencias

- El Principio Pro-Conciliación viene aplicándose a nivel jurisprudencial en España, Chile y Argentina; siendo que en su aplicación viene generando una relativización o flexibilización de los elementos configuradores del accidente de trayecto; esto es, del elemento teleológico, elemento topográfico, elemento cronológico y de la idoneidad del medio.

Así, la finalidad de este Principio Pro-Conciliación es solucionar cualquier duda interpretativa priorizando la compatibilidad de la vida personal-familiar y laboral de los trabajadores.

- La jurisprudencia española, argentina y chilena, viene generando **predictibilidad** respecto de los casos donde se identifican interrupciones del trayecto al ir o volver del trabajo en aplicación del Principio Pro-Conciliación.
- La jurisprudencia española, argentina y chilena viene brindando una **garantía de seguridad jurídica** a los trabajadores(as) que interrumpieron su trayecto al ir o volver del trabajo en virtud a la aplicación del Principio Pro-Conciliación; pues, se viene conociendo predeterminadamente las consecuencias jurídicas derivadas de la producción de un accidente de trayecto al haberlo interrumpido en atención al mencionado Principio; esto es, que por ejemplo, los trabajadores conocen a priori que el hecho de realizar una desviación para dejar a sus menores hijos al cuidado de sus padres no genera una interrupción del trayecto y por ende, los trabajadores tendrán acceso a la protección que brindan sus legislaciones en materia de aseguramiento de accidentes de trayecto-trabajo bajo el marco de la seguridad social.

- Entre los fundamentos más relevantes de la jurisprudencia española que evidencian la aplicación del Principio Pro-Conciliación se tiene a aquel que señala que la interpretación de las normas debe adaptarse a la realidad social vigente; esto es, a los comportamientos predominantes (patrones usuales de comportamiento o convivencia) que adoptan los seres humanos-trabajadores. Así, por ejemplo; el caso de la trabajadora que deja a su menor hijo al cuidado de los abuelos en el trayecto a su centro de trabajo, el caso de la atención médica autorizada por el empleador realizada en el trayecto al domicilio, el caso de trabajador que recoge a compañeros de trabajo en el trayecto a su centro de trabajo o, hasta el caso de la trabajadora que compra una botella de vino al finalizar su jornada de trabajo y se corta con dicha botella.
- Otro fundamento recurrente de la jurisprudencia española es aquel que indica que la realidad social vigente viene reflejando nuevas formas de organización del trabajo y de la distribución del mismo en el hogar familiar; las cuales, determinan una exigencia de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a realizar ajustes permanentes.
- Asimismo, este es el fundamento reiterado de la jurisprudencia española que precisa que, aun cuando se trate de gestiones de índole personal, de constituirse en un comportamiento común de las personas (compra de yogurts), se encuadran bajo el marco del Principio de Conciliación de la vida personal-familiar y laboral.
- La jurisprudencia administrativa chilena ha seguido a la española en lo relativo a la adaptación a las realidades sociales; esto es, cuando es una conducta habitual en el trayecto al ir o regresar del trabajo y además es una conducta común en las personas (como por ejemplo, el trasladar a compañeros de trabajo); asimismo, usa el fundamento relativo a las nuevas formas de organización del trabajo; esto es, cuando se tratar de padres trabajadores que deben dejar al cuidado de sus hijos a una institución u otras personas en el trayecto al o del centro de trabajo. Adicionalmente, se ha identificado un fundamento suigeneris consistente en que el accidente de trayecto se produjo bajo el marco de la conducta de un trabajador en cumplimiento con su deber de auxilio y cooperación con el prójimo; por lo tanto, se considera un actuar razonable y socialmente aceptable y además valorable; por tanto, no puede configurar la ruptura del nexo causal de un accidente de trayecto-trabajo. Con lo cual, va en la línea de la jurisprudencia española cuando refiere que las conductas comunes y socialmente aceptables, no pueden configurar la ruptura del nexo causal entre el trayecto, trabajo y el daño.

- La jurisprudencia argentina siguiendo a la española, viene ratificando los fundamentos relativos a las conductas que corresponden a determinadas realidades sociales (adaptación a determinada realidad social) y comportamientos que predominan en las personas trabajadoras en el trayecto al ir o volver del trabajo; no hacen sino ratificar la configuración de un accidente de trayecto-trabajo. No obstante, es importante destacar el fundamento de la jurisprudencia argentina aplicado a aquellos casos relativos a la organización de la vida familiar (nuevas formas de organización del trabajo) en el trayecto al ir o regresar del trabajo; pues, aplica y hace referencia expresa al Convenio de la OIT N.º 156 ratificado por Argentina en el año 1988; el cual, tutela a los trabajadores con responsabilidades parentales e incluye la obligación de los Estados Parte relativa a que los trabajadores con hijos menores a su cargo que desempeñen o deseen desempeñar un empleo, ejerzan su derecho a hacerlo sin objeto de discriminación y sin conflicto entre sus responsabilidades familiares y profesionales. En consecuencia, no se genera la ruptura del nexo causal, por ejemplo, en un accidente en el cual el trabajador(a) deja a su menor hijo al cuidado de sus padres; ello, de conformidad con el referido Convenio. Lo regulado por dicho Convenio, no refleja otra cosa que la aplicación del Principio Pro-Conciliación entre la vida personal-familiar y la vida laboral, aun cuando no se haya formalizado o expresado con por su nombre al “Principio Pro-Conciliación”.
- El Convenio de la OIT N.º 156 ha sido ratificado además de Argentina en el año 1988; por Chile en el año 1994, por España en el año 1995 y por Perú en el año 1986. Este Convenio viene siendo utilizado por la jurisprudencia argentina para sustentar la aplicación del Principio Pro-Conciliación ante una interrupción o desvío que tenga por finalidad el cuidado o resguardo de menores; en consecuencia y dada la aplicación del referido Principio no se genera la ruptura causa entre el trayecto-trabajo y, se ratificaría la configuración de un accidente trayecto-trabajo. Cabe precisar, que este Convenio Internacional, tutela a los trabajadores con responsabilidades parentales e incluye la obligación de los Estados Parte relativa a que los trabajadores con hijos menores a su cargo que desempeñen o deseen desempeñar un empleo, ejerzan su derecho a hacerlo sin objeto de discriminación y sin conflicto entre sus responsabilidades familiares y profesionales; por lo que, en la misma línea que Argentina válidamente podría ser aplicado por los países miembros —como lo es Perú— para promover la aplicación del

Principio Pro-Conciliación en la interpretación beneficiosa de los accidente de trayecto-trabajo.

- No se ha identificado que el Principio Pro-Conciliación haya sido aplicado en la jurisprudencia colombiana; ello, pues dicha jurisprudencia se restringe a analizar la configuración del accidente de trayecto siempre que el empleador le haya suministrado al trabajador el transporte para tal fin.
- Dada la exclusión del accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo de la legislación de aseguramiento peruana y de la jurisprudencia incipiente en materia de accidentes de trayecto; no se viene aplicando este Principio en la jurisprudencia peruana.

2.1.2.3. El principio o deber de prevención en la legislación y jurisprudencia comparada

a) El principio o deber de prevención: naturaleza jurídica

El Principio de Prevención es una concreción del principio protector dentro del ámbito del deber de seguridad del empleador, y su contenido tiene como objetivo identificar, controlar, reducir y en la medida de lo posible evitar los riesgos laborales previsibles por el empleado; los cuales, deberían ser gestionados diligentemente. Cabe precisar que, la aplicación de este Principio no se debe restringir en la sanción de conductas que causan riesgos laborales; sino que, en su fase más evolucionada, el principio preventivo debe orientar la conducta del empleador a su sistema de análisis y gestión de los riesgos a fin de contar con condiciones de trabajo seguras y no tener que llegar a la reparación del daño. (Gajardo, 2018).

Este principio tiene sus orígenes en el derecho constitucional a la vida. Así, para la doctrina española, el derecho fundamental y constitucional a la vida previsto en el art. 15° de la Constitución Española, es el principal sustento de la existencia del derecho a la seguridad y salud en el trabajo. Es así como, como consecuencia del debate relativo al contenido del derecho a la vida que se encontraron los fundamentos a efectos de propugnar la primera Ley de Prevención de Riesgos Laborales española, además de formularse determinados principios ordenadores del derecho a la seguridad y salud en el trabajo; entre los cuales, el

que cobra mayor relevancia es el principio protector y el principio o deber de prevención. (Del Campo, 2014, p. 14).

En el mismo sentido, en Chile, Argentina, Colombia y Perú se regula el derecho a la vida y derecho a la salud a nivel constitucional; siendo que dichos derechos fundamentales se constituyen en el sustento central de las normativas preventivas en materia de seguridad y salud en el trabajo, que tiene como gran objetivo prevenir cualquier tipo de daño al trabajador, protegiéndolo mediante la organización de un sistema que reduzca y/o evite los riesgos y potenciales daños derivados o vinculados al trabajo.

En otras palabras, a efectos de brindar sustento y contenido al Principio de Prevención y Protección en materia de seguridad y salud en el trabajo y especialmente hacerlos exigibles; resulta ineludible hacer hincapié que tales principios protectores nacen como consecuencia del derecho constitucional a la vida y normativas constitucionales conexas. Así, este **deber de prevención** se constituye en una obligación de protección del empleador ante cualquier riesgo o peligro vinculado con el trabajo al que está sujeto el trabajador y su relevancia es fundamental puesto que va a depender principalmente de cómo el empleador organiza su sistema preventivo para minimizar o evitar la producción de sucesos que generen daños en los trabajadores. En consecuencia, más allá del cumplimiento de obligaciones formales, la finalidad del mencionado sistema preventivo es ser eficiente y evitar cualquier daño al trabajador; no obstante, en Sudamérica especialmente prima en su mayoría la dimensión reparadora, la misma que solo debiera aparecer ante el fracaso de la prevención de riesgos y no como práctica generalizada.

En Perú, por ejemplo, tenemos que, ante el incumplimiento a dicho deber de prevención, el trabajador tendría como alternativa, solicitar una indemnización por daños y perjuicios en sede judicial, esto es, valerse del papel reparador de las normas procesales laborales peruanas y – de corresponder – solicitar la cobertura del seguro complementario en caso el accidente sea calificado como de trabajo por las NTSCTR.

En suma, es claro que el empleador como contraparte de la relación laboral asume numerosas obligaciones frente al trabajador, en tanto además de constituirse en el titular del sistema productivo y patrimonio empresarial, se encarga de la organización de la empresa; por tanto, es responsable de implementar un sistema que evite y o reduzca los daños a sus

trabajadores; siendo que respecto de las obligaciones que conforman este sistema el empleador asume un “deber de prevención” frente al trabajador. (Del Campo, 2014, p. 11).

Así, se mostrará como este “deber de prevención” cobra especial relevancia en el ordenamiento legal peruano, cuando se regula la configuración de un accidente en el trayecto del trabajador al ir o regresar de su puesto de trabajo; pues, la legislación peruana ha regulado deberes de prevención para los siguientes supuestos de desplazamiento del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo: **(i)** Cuando el empleador le suministra el transporte al trabajador, **(ii)** cuando dicho desplazamiento se constituye en una condición de trabajo y/o **(iii)** cuando en la normativa sectorial ha regulado un deber de prevención o protector de dicho desplazamiento. Al respecto, tenemos que si bien la regulación de un deber de prevención específico para supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo, no generará automáticamente la configuración de un accidente de trabajo; consideramos que la incorporación de dicho deber preventivo por parte del legislador supone el deseo del legislador de brindar mayor protección —aunque sea preventiva— a los supuestos de desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo en los que haya existido intervención del empleador; siendo que, tal protección preventiva debería suponer un ejemplo para la normativa de aseguramiento peruana.

b) El principio o deber de prevención: legislación y jurisprudencia comparada

b.1. El deber de prevención: legislación y jurisprudencia comparada Española – Europa

b.1.1. El deber de prevención: legislación española

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), Ley 31/1995, en su artículo 14, dispone que los empresarios tienen el deber de proteger la seguridad y la salud de los trabajadores en todos los aspectos relacionados con el trabajo. Si bien esta Ley no regula expresamente la protección y/o prevención en el trayecto al ir o volver del centro de trabajo, el deber de prevención puede interpretarse de forma extensa a efectos de incluir cualquier riesgo que pueda afectar a los trabajadores; inclusive, aquellos riesgos en el desplazamiento. Asimismo, esta Ley regula la obligación de los empleadores relativa a evaluar y planificar la prevención de riesgos laborales; regulación, que puede incluir válidamente las

recomendaciones sobre la seguridad en el desplazamiento; especialmente en los casos donde el empleador tenga injerencia; caso del desplazamiento considerado accidente de trabajo y/o cuando el empleador suministra el transporte.

b.1.2. El deber de prevención: jurisprudencia española

Sobre el Deber de Prevención en la Jurisprudencia Española, tenemos que, sin perjuicio de no haberse regulado obligaciones específicas preventivas en el trayecto al ir volver del centro de trabajo, los tribunales españoles se han pronunciado interpretando de forma amplia el deber general de protección y/o prevención del empresario, lo que también incluye garantizar que las condiciones del desplazamiento o trayecto de los trabajadores al ir o volver del centro de trabajo, no expongan a los trabajadores a riesgos de accidentes.

Una muestra de lo señalado es el **pronunciamiento recaído en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (STSJ Galicia 3927/2011, de 18 de julio)**, en el cual, el Tribunal analizó la configuración de un accidente de trayecto e incidió en la necesidad de evaluar todos los factores que pueden influir en el riesgo durante el trayecto al ir o volver del centro de trabajo. La Sentencia resalta que, aunque el empresario no tiene el control directo sobre el desplazamiento debe tener en consideración estos riesgos y actuar de manera razonable para minimizarlos cuando sea posible, como parte de su deber general de protección o prevención.

b.2. El deber de prevención: legislación y jurisprudencia comparada en Sudamérica

b.2.1. El deber de prevención: legislación chilena

La Ley N.º 16.744 regula un Deber de Prevención general frente a los riesgos que puedan estar expuestos los trabajadores a efectos de garantizar su seguridad; siendo que, podría interpretarse válidamente que este deber de prevención general cubre de manera implícita la prevención durante el desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo, especialmente en los supuestos en los que el empleador haya decidido otorgar el transporte al trabajador o, cuando el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo se constituya en una condición de trabajo. Asimismo, de producirse un accidente de trayecto, igualmente será cubierto por el seguro de accidentes de trabajo bajo la tutela de la seguridad social. En suma,

la finalidad de esta Ley es prevenir y reparar la ocurrencia de un accidente laboral, de trayecto o una enfermedad profesional a los trabajadores dependientes o independientes.

En efecto y en la línea mencionada, la Ley N.º 16.744, el artículo 184 del Código del Trabajo, en sus incisos 1 y 2 regulan expresamente que: “El empleador estará obligado a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y la salud de los trabajadores, informando de los posibles riesgos y manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales”. “Deberá asimismo prestar o garantizar los elementos necesarios para que los trabajadores en caso de accidente o emergencia puedan acceder a una oportuna y adecuada atención médica, hospitalaria y farmacéutica.” Esta regulación preventiva encabeza el Libro II del Código de Trabajo en lo relativo a la Protección de los Trabajadores; estableciéndose un deber general de protección del empleador en virtud del cual, tiene la obligación de adoptar las medidas preventivas relativas a fin de evitar riesgos a la integridad física y psíquica del trabajador, conservando las condiciones de seguridad adecuadas y proporcionando los implementos para evitar accidentes y enfermedades profesionales.

En Chile y bajo el marco del deber general de prevención, las aseguradoras brindan asesoría preventiva respecto de recomendaciones para evitar accidentes de trayecto; lo cual, se incluye como una obligación legal para estas entidades.

Un tema relevante para resaltar es que la normativa regula un incentivo para las empresas que logran reducir los riesgos de accidentes del trabajo o de enfermedades profesionales; quienes podrán lograr una reducción en la tasa de cotización adicional; o, por el contrario, serán castigadas con un aumento si empeoran sus sistemas preventivos e índices de accidentes o enfermedades ocupacional.

Adicionalmente, la Dirección del Trabajo Chilena (Autoridad Administrativa) en su Dictamen N.º 5469/292, de 12.09.1997 referido en la Orden N.º 2416, emitida el 28 de mayo de 2018, sostuvo que “la obligación de protección es un deber genérico, cuyo contenido no queda exclusivamente circunscrito a las disposiciones legales expresas sobre la materia, sino también por la naturaleza de las circunstancias en que el empleador esté en condiciones de

salvaguardar los intereses legítimos del trabajador”; regulación que genera una extensión de este deber en el trayecto del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo.

b.2.2. El deber de prevención: jurisprudencia administrativa chilena

Al respecto, la Dirección del Trabajo en su Dictamen N.º 5469/292 de 12.09.1997, señaló expresamente que “la obligación de protección es un deber genérico, cuyo contenido no queda exclusivamente circunscrito a las disposiciones legales expresas sobre la materia, sino también por la naturaleza de las circunstancias en que el empleador esté en condiciones de salvaguardar los intereses legítimos del trabajador”. Por consiguiente, el empleador debe adoptar todas las medidas necesarias e idóneas, que razonablemente, garanticen una eficaz protección al trabajador, previniendo todo riesgo al cual pueda verse expuesto en la ejecución de sus funciones. Lo anterior, se debe entender en el sentido que “adoptar todas las medidas necesarias, se extiende a toda la acción preventiva, debiendo hacer todo lo necesario en cada una de las obligaciones específicas, incluso cuando no estén previstas de modo expreso”.

En ese sentido, la Dirección del Trabajo en su Orden N.º 559 emitida el 01 de febrero de 2017, señaló respecto al deber u obligación preventiva del empleador al brindar como condición de trabajo el transporte al ir o volver del centro de trabajo mediante empresas de geolocalización (Uber, Cabify), tenemos que se concluye que se estarían brindando a los trabajadores condiciones menos seguras o al menos sin el estándar de fiscalización que se ejerce en el sistema público de transporte. Al respecto, la Dirección del Trabajo sostuvo que “considerando que los sistemas de transportes Uber y Cabify, a la fecha —y según le ha sido informado por la Subsecretaría de Transporte— no se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, régimen regulatorio que impone el cumplimiento de requisitos y condiciones mínimas de seguridad para ejercer la actividad de transporte, circunstancia que podría dar a suponer que, el empleador al proporcionar a sus trabajadores tal forma de traslado, propiciaría condiciones menos seguras, o al menos sin el estándar de fiscalización que se ejerce en el sistema público de transporte. El incumplimiento de las obligaciones preventivas podría implicar para el empleador la asunción de responsabilidades de distinta naturaleza, pudiendo ser éstas de carácter sancionatoria o resarcitoria”.

b.2.3. El deber de prevención: legislación argentina

La Ley N.º 24.557, “Ley de Riesgos del Trabajo”, regula un deber de prevención general que cubre de forma implícita el deber de prevención del empleador frente a los accidentes de trayecto que sufre el trabajador al ir o volver de su centro de trabajo. En efecto, si bien la Ley N.º 24.557, Ley de Riesgos de Trabajo de Argentina, no regula expresamente en que consiste el deber de prevención en el trayecto del trabajador al ir o volver del centro de trabajo; prevé expresamente como uno de sus objetivos en su artículo 1, el relativo a “reducir la siniestralidad laboral a través de la prevención de riesgos derivados del trabajo”; siendo que, más adelante; específicamente en el artículo 6 de la referida Ley, regula expresamente como supuesto de accidente de trabajo, al accidente producido en el trayecto del trabajador entre su domicilio y el lugar de trabajo, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

En suma, el deber de prevención de los riesgos del trayecto del trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, estaría implícitamente cubierto por esta legislación de riesgos del trabajo argentina.

Cabe resaltar que, en Argentina, al igual que en Chile, la garantía de cumplir con el deber de prevención general no sólo resulta una obligación por parte del empleador sino también de las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (A.R.T). En efecto, estas aseguradoras tienen la obligación de supervisar el cumplimiento del deber de prevención de los empleadores; así, por ejemplo, los empleadores deben cumplir con el deber de examen periódico a los operarios, deber de brindar asesoramiento sobre los riesgos en el lugar de trabajo y práctica de inspecciones a los empleadores, debiendo denunciar todas las irregularidades que identificasen.

b.2.4. El deber de prevención: jurisprudencia argentina

Con respecto al Deber de Prevención en el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo en la Jurisprudencia Argentina, tenemos que no hemos identificado jurisprudencia relativa al deber de prevención del trabajador en supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo en los que el empleador le haya suministrado el transporte o el desplazamiento constituya una condición de trabajo. Ello sería puesto que las demandas o reclamos por incumplimientos al deber de prevención, aunque sea general, se interponen

cuando se configura el accidente y especialmente, cuando no procede una reparación oportuna y suficiente al trabajador. No obstante, en Argentina sí procede una reparación de aseguramiento de estos supuestos de desplazamiento y dicha reparación es equiparable a los accidentes de trabajo; en consecuencia, estimamos y atribuimos a dicho motivo la falta de judicialización sustentándose en la transgresión a este Deber de Prevención.

b.2.5. El deber de prevención: legislación colombiana

La Ley N.º 1562 expedida en el año 2012, “Ley que modifica el Sistema General de Riesgos Laborales”, regula de manera implícita el deber de prevención del empleador frente a los accidentes de trayecto que sufra el trabajador o contratista, siempre que el empleador sea quien le suministre el transporte. En efecto, si bien la Ley N.º 1562, “Ley que modifica el sistema general de riesgos laborales”, no regula expresamente ningún deber de prevención específico aplicado al trayecto del trabajador al ir o volver del centro de trabajo; no obstante, sí regula expresamente como definición del Sistema General de Riesgos Laborales, al “conjunto de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, destinados a **prevenir**, proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan”. Asimismo, regula expresamente en su artículo 3º que igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. En consecuencia, el deber de prevención de los riesgos del trayecto del trabajador al ir o volver del lugar de trabajo bajo el supuesto que el empleador le suministre al trabajador el transporte, estarían implícitamente regulados en esta legislación; pues, el suministro del transporte se constituye en una prolongación de la relación laboral y de la esfera de control y responsabilidad que tiene el empleador frente a sus trabajadores.

b.2.6. El deber de prevención: jurisprudencia colombiana

No existe referencia específica en la jurisprudencia respecto de este deber de prevención específico en el desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo; más aún, cuando en la legislación colombiana exclusivamente se admite como supuesto de accidente de trayecto-trabajo objeto de protección por el seguro de accidentes de trabajo bajo la seguridad social, a aquel cuando el empleador suministra al trabajador el transporte. Por ende, aun cuando no se han regulado expresamente deberes de prevención en el desplazamiento;

dado el único supuesto de accidente de trayecto objeto de protección reparativa (cuando el empleador suministra el transporte en el trayecto hacia o desde el centro de trabajo), resultaría fácil identificar en este caso, los deberes de prevención que se podrían haber incumplido; como lo relativo al buen estado y/o mantenimientos del vehículo, a la asignación de un conductor capacitado y/o especializado y/u otras similares.

b.2.7. El deber de prevención: legislación peruana

En Perú se regula el Principio o Deber General de Prevención en el Título Preliminar de la Ley 27983, “Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo” (en adelante “LSST”); entendiéndose a este como el deber que “el empleador garantiza, en el centro de trabajo, el establecimiento de los medios y condiciones que protejan la vida, la salud y el bienestar de los trabajadores, y de aquellos que, no teniendo vínculo laboral, prestan servicios o se encuentran **dentro del ámbito del centro de labores (...)**”. Como se puede observar, este Deber General de Prevención se restringe al ámbito del lugar de trabajo; por lo que, no podríamos aplicar el mismo para alegar la configuración de un “Deber de Prevención en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo.

Adicionalmente a este Principio o Deber General de Prevención, Perú regula en su legislación preventiva en materia de seguridad y salud en el trabajo “Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo” (en adelante “RSST”) un “**deber de Prevención específico en determinados supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o volver del Centro de Trabajo**”. Al respecto, se presume que el legislador peruano incorporó este deber de prevención específico, dado que el deber general de prevención previsto en el Título Preliminar de la LSST restringe el deber de prevención general al ámbito del centro de labores; por ende, quedaban fuera del deber de prevención los desplazamientos en los que el empleador tiene cierta injerencia; como por ejemplo, los desplazamientos en los que interviene tomando ciertas decisiones necesarias para poder trasladar a sus trabajadores hasta sus respectivos centros de trabajo y retornarlos a su residencia; esto es, cuando el desplazamiento se constituye en condición de trabajo o, cuando el empleador interviene suministrando el transporte aun cuando no sea necesario para asistir a su centro de trabajo y/o cuando una normativa sectorial regula que existe un deber de prevención en el desplazamiento.

En efecto, la legislación peruana, específicamente el artículo 54 de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 29783¹⁹, regula el Deber de Prevención del empleador en el desplazamiento del trabajador a su centro de trabajo. No obstante, dicha regulación es precisada en el artículo 93° del Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobado por D.S. N° 005-2012-TR ²⁰; reglamento, en el que se especifica los supuestos excepcionales en que los que el empleador está obligado a cumplir con su deber de prevención en el desplazamiento del trabajador al ir o volver del trabajo; que son: **(i)** Cuando el deber de prevención en el desplazamiento se encuentre regulado en una norma sectorial, **(ii)** Cuando el desplazamiento sea una condición de trabajo o, **(iii)** Cuando el desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador de forma directa o a través de terceros.

Sin embargo, cabe precisar que mientras de un lado la normativa peruana de seguridad y salud en el trabajo regula el “deber de prevención en supuestos específicos del desplazamiento del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo”; de otro lado, la legislación peruana en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales “NTSCTR”, excluye a cualquier supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo y por ende, no procede la cobertura del seguro complementario de trabajo de riesgo —*seguro tutelado bajo el marco de la seguridad social*— ante este tipo de accidente. Al respecto, se debe incidir en la importancia de la extensión de la protección reparativa del SCTR para los supuestos de accidentes en desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo cuando exista intervención del empleador (*cuando el desplazamiento se constituye en condición de trabajo o cuando el empleador suministra el transporte para dicho desplazamiento*); puesto que de lo contrario, se incrementarán las controversias en sede judicial alegándose la configuración de un accidente de trabajo como consecuencia de incumplimiento del deber de prevención en los supuestos de desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo.

¹⁹ **Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 29783, Artículo 54 °.** - El deber de prevención abarca también toda actividad que se desarrolle durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo.

²⁰ **Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo aprobado por D.S. N° 005-2012, Artículo 93°.**- El desplazamiento a que hace referencia el artículo 54° de la Ley comprende todo desplazamiento que realice el trabajador en cumplimiento de una orden del empleador o la ejecución de una labor por encargo de éste, como parte de las funciones asignadas, incluso si ésta se desarrolla fuera del lugar y las horas de trabajo. No se incluye el desplazamiento entre el domicilio del trabajador al lugar de trabajo y viceversa, salvo que ello esté contemplado en una norma sectorial por la naturaleza de la actividad, sea una condición de trabajo o el desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador, de forma directa o a través de terceros.

b.2.8. El deber de prevención: jurisprudencia peruana

Por su parte, en Perú se tiene jurisprudencia incipiente, como la **Sentencia de Vista N.º 677-2017-3SL emitida con fecha 25 de agosto de 2017**, la misma que va más allá de lo regulado en la legislación; pues, si bien resulta correcto que se analice el incumplimiento del deber de prevención del empleador en un supuesto del desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo (análisis que realizan los vocales), una de las conclusiones, fue considerar que en base a ello y otros fundamentos que no resultan idóneos, se habría configurado un accidente de trayecto o in itinere y que corresponde una indemnización por daños y perjuicios.

En efecto, la mencionada Sentencia, se ha pronunciado indicando que se ha configurado el incumplimiento al deber de prevención del empleador en el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo, analizando el supuesto relativo a cuando el empleador suministra el transporte para ir o volver del centro de trabajo (previsto en el Reglamento General de Seguridad y Salud en el Trabajo) y dejando constancia que en este caso se asignó a un conductor que no estaba calificado ni contaba con licencia y permisos idóneos. Asimismo, los magistrados determinaron que se estaría ante el caso de un accidente in-itinere (accidente no regulado en la legislación peruana) pero fundamentándose en doctrina internacional sin analizar de forma idónea y menos exhaustiva a los presupuestos que configuran un accidente de trayecto para la mencionada doctrina (elemento teológico, elemento topográfico y elemento cronológico). Al respecto, la Sentencia señaló que el accidente de trayecto o in itinere es “aquel que afecta al trabajador en su desplazamiento hacia o desde su centro de trabajo, siempre que el trabajador no haya interrumpido su trayecto por causas ajenas. Que, el accidente in itinere o de trayecto se equipara en lo relativo a las implicancias legales a un accidente ocurrido en el centro o instalaciones de trabajo dada la necesidad del trabajador de desplazarse para poder cumplir con sus labores, y bajo el supuesto que se produce con ocasión o como una derivación necesaria de la actividad laboral, aunque no siempre dentro de la esfera de control de empleador”.

Al respecto, el legislador debió analizar con prioridad, la normativa especial del sector minero en materia de seguridad ocupacional “Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional en Minería, aprobado por Decreto Supremo N.º 024-2016-EM; pues dicha normativa regula como accidente de trabajo a supuestos de accidente de trayecto al ir o volver al centro de trabajo; siendo uno de estos supuestos es “el accidente que sobrevenga en las vías de acceso

a la unidad minera y en carreteras públicas, cuando el trabajador se desplaza en medios de transporte brindado por el titular de la actividad minera, de forma directa o a través de terceros”; para efectos de determinar si se configuró o no un accidente de trabajo para dicho sector; ello, independientemente de revisar si se presentaron los presupuestos que configuran una responsabilidad contractual del empleador minero (Uno de dichos presupuestos, es el incumplimiento del deber de prevención en el trayecto que genere un accidente de trabajo); a fin de determinar la procedencia o no de una indemnización por daños y perjuicios.

Sin perjuicio de lo mencionado, para efectos de determinar si correspondería o no la procedencia del SCTR (lo más probable es que no), se debe revisar la póliza contratada.

Análisis comparado de la presencia del “Deber de Prevención”: Similitudes y Diferencias

- La **legislación peruana** regula en su normativa preventiva de seguridad y salud en el trabajo un “deber de prevención específico” durante el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo: i) Cuando dicho deber de prevención o protección del desplazamiento esté regulado en una norma sectorial, (ii) Cuando el desplazamiento sea una condición de trabajo o, (iii) Cuando desplazamiento se realice en un medio de transporte brindado por el empleador de forma directa o a través de terceros. Esta regulación supone otorgarle al trabajador la posibilidad de recurrir a la vida judicial para solicitar una indemnización por concepto de daños y perjuicios derivados del incumplimiento del referido deber de prevención en los supuestos mencionados; posibilidad bastante latente, ante la falta de una protección reparativa oportuna y suficiente del SCTR a los accidentes de trayecto, por no ser considerados accidentes de trabajo por las NTSCTR. En otras palabras, la improcedencia de la cobertura del SCTR a los accidentes que se producen en los supuestos de desplazamiento mencionados generará un incremento de procesos judiciales en Perú.
- Las legislaciones en materia de prevención de riesgos laborales **española, chilena, argentina y colombiana**, únicamente regulan un deber o principio genérico de prevención frente a los riesgos laborales, mas no regula deberes de prevención específicos del empleador ante determinados supuestos del trayecto del trabajador al ir o volver a su centro de trabajo cuando el empleador ha tenido intervención en dicho

desplazamiento (cuando el empleador suministra el transporte o el desplazamiento se constituye en una condición de trabajo). Para estas legislaciones basta la regulación de un “Deber de Prevención General”, pues este deber incluye implícitamente los riesgos de desplazamiento de los trabajadores al ir o volver del centro de trabajo en los que el empleador tiene intervención; esto es, aquellos desplazamientos que son condición de trabajo y/o cuando en los que el empleador se suministra el transporte. Ello se refuerza, pues en la legislación internacional objeto de comparación, los accidentes de trayecto son considerados accidentes de trabajo y, por tanto, cuenta con la reparación especial que corresponde a un accidente de trabajo; por lo que, resulta previsible y razonable que en los supuestos de desplazamiento donde tuvo intervención el empleador, debió existir un deber de prevención por parte del empleador. Ello, debido a que, si se encuentra bajo la esfera de control del empleador el suministrar el transporte, también lo está el de garantizar que el transporte otorgado se encuentre en buen estado, cuente con los seguros correspondientes y que sea conducida por un conductor calificado.

- La **jurisprudencia peruana** se ha pronunciado sobre el deber de prevención general, mayoritariamente para efectos de determinar incumplimientos en materia de seguridad y salud en el trabajo y sustentarse en estos para pronunciarse sobre la existencia de responsabilidad contractual-laboral del empleador. No obstante, a la fecha se ha identificado jurisprudencia peruana incipiente que ha analizado el incumplimiento al deber de prevención específico bajo el supuesto de suministrar el transporte al trabajador para su desplazamiento al ir o regresar de su centro de trabajo (regulado en el RSST); sin embargo, dicha jurisprudencia no analiza correctamente la normativa en materia de seguridad y salud en el trabajo, al interpretar y concluir que se ha configurado un accidente de trayecto-trabajo, como consecuencia del referido incumplimiento; lo cual, supondría que un accidente producido en el desplazamiento al ir o regresar del centro de trabajo cuando el empleador suministró el transporte, encuadre en la definición de accidente de trabajo prevista en el RSST.
- En **España** se ha identificado jurisprudencia residual donde se hace referencia como fundamento legal para determinar la configuración del deber de prevención en el trayecto, a una interpretación amplia del deber general de protección y/o prevención del empresario, lo que incluye garantizar que las condiciones del desplazamiento o trayecto de los trabajadores al ir o volver del centro de trabajo no expongan a los trabajadores a

riesgos de accidentes. Inclusive, esta jurisprudencia señala que aun cuando el empresario no tiene el control directo sobre el desplazamiento, se deben identificar y tener en consideración estos riesgos y minimizarlos lo más posible, como parte de su deber general de protección o prevención.

- En Chile por su lado, se ha identificado que la Autoridad Administrativa se ha pronunciado señalando que la obligación de protección y/o prevención es un deber genérico y, por ende, su esfera de resguardo no queda limitada a las disposiciones taxativas; sino que podrá aplicarse a aquellas situaciones en las que el empleador esté en condiciones de resguardar los derechos del trabajador
- En Argentina y Colombia, no se ha identificado jurisprudencia que haga referencia al deber de prevención aplicado a los supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo cuando el empleador suministra el transporte o cuando considera al desplazamiento como condición de trabajo. Al respecto, lo más probable es que únicamente se hayan generado procesos donde se aleguen incumplimientos específicos como la falta del mantenimiento del vehículo, falta de conductor calificado y con los permisos respectivos, etc.; no obstante, no habría mayor controversia; pues, tales supuestos son considerados accidentes de trabajo para estas legislaciones y por tanto, cuentan con una protección reparativa por sus respectivas normativas de aseguramiento de accidentes de trabajo.

2.1.2.4. Requisitos constitutivos para la configuración de un accidente de trayecto-trabajo

Los presupuestos o requisitos que configuran un accidente de trayecto-trabajo no han sido materia de regulación legislativa en España, Chile, Argentina, Colombia y mucho menos en la legislación peruana. Sin perjuicio de ello, y a efectos de brindar seguridad jurídica han sido creados y regulados por la jurisprudencia española, chilena y argentina. A continuación, se presenta jurisprudencia relevante al respecto:

a) Jurisprudencia Española: Elementos constitutivos del accidente de trayecto

La Jurisprudencia española se ha encargado de crear los elementos o requisitos constitutivos del accidente de trayecto; ello, ante una regulación bastante genérica de la definición accidente de trabajo que dejó diversos vacíos para poder determinar la configuración de este tipo de accidente.

Así tenemos la **Sentencia N.º 000409/2018** emitida por la Cuarta Sala de lo Social del Tribunal Supremo-Madrid, el 17 de abril de 2018: Que versa sobre una trabajadora que en el desplazamiento de su centro de trabajo a su domicilio realiza una parada a fin de comprar yogures en un supermercado. Finalizada la compra retoma su desplazamiento en un bus a fin de continuar su desplazamiento hasta su domicilio; es durante dicho trayecto que el bus realiza una frenada brusca generando afectaciones físicas (lesiones) en la trabajadora.

Al respecto, el Tribunal determinó que el desplazamiento realizado por la trabajadora “del centro de trabajo a su domicilio” fue el acostumbrado o habitual en trayecto y tiempo promedio; constituyéndose intrascendente el que la trabajadora haya dispuesto de un tiempo menor a 1 hora para la compra de yogures; esto es, para una gestión que se configura en un patrón usual de comportamiento de las personas con la finalidad de la satisfacción de necesidades básicas. En suma, en este caso es indiscutible la configuración de los elementos teleológico, geográfico y de idoneidad del medio; siendo que el único elemento que podría haber generado controversia es el cronológico; sin embargo, los Magistrados establecieron que para efectos de determinar la configuración o no del elemento cronológico, deberán fundamentarse en precedentes flexibilizadores del Tribunal: siendo uno de estos “La no ruptura del nexo causal si la conducta del trabajador responde a patrones usuales de convivencia o el comportamiento común de las personas”. En consecuencia, el Tribunal concluyó que en este caso no se generó ninguna ruptura del nexo causal entre el desplazamiento y el accidente, debido a que en la compra de alimentos se constituye en una gestión razonable como consecuencia de patrones usuales de comportamiento y criterios de normalidad de las personas.

En suma, esta jurisprudencia determina que siempre que el trabajador interrumpa su desplazamiento para incurrir en una conducta que se constituye en una gestión razonable derivada de patrones usuales de comportamiento de las personas; no se genera ninguna

ruptura del nexo causal entre el trabajo, el desplazamiento y el accidente. Tal conclusión, refleja la flexibilidad de la jurisprudencia española para efectos de determinar la configuración de un accidente de trabajo basada en criterios de razonabilidad y proporcionalidad.

Adicionalmente, tenemos la **Sentencia emitida con fecha 14 de febrero de 2011 (Rec. 1420/2010)**; que versa sobre una trabajadora que luego de ingerir sus alimentos al mediodía en su domicilio como es de costumbre, decide retornar a su centro de trabajo, para lo cual, tomó su motocicleta y previa salida de la finca de su casa con la finalidad de tomar la carretera, mientras se encontraba empujando su motocicleta con la mano tuvo una caída dentro de su propiedad lo cual le generó una fractura en la pierna derecho.

En este caso los magistrados consideraron que se habían presentado todos los elementos configuradores del accidente de trayecto; aun cuando este accidente no se produjo previo al inicio o con posterioridad a la jornada de trabajo. En este sentido, concluyeron que el trayecto era el habitual, que normalmente salía a esa hora para retomar sus labores en su centro de trabajo y que siempre utilizaba su motocicleta para ir o volver de su centro de trabajo. La determinación del elemento que generó mayor controversia en este caso; fue el topográfico o geográfico; pues se analizó y discutió si el trayecto había comenzado o no al momento que el trabajador se encontró empujando su motocicleta fuera de su casa, pero dentro de su finca.

Al respecto los magistrados, consideraron que el trabajador ya había salido del espacio personal y privado que independientemente del título jurídico, constituye su domicilio. En ese sentido, concluyeron que debemos entender como definición de domicilio para estos efectos, al lugar donde el trabajador ejecuta usualmente las actividades características de su vida familiar personal privada e íntima; esto es, lo que usualmente llamamos vivienda.

Lo curioso en esta jurisprudencia es que, no se respetó la definición legal del accidente de trayecto prevista en la legislación española (Real Decreto Legislativo N.º 1-94 "Ley General de Seguridad Social"); que supone que el accidente de trayecto se configuraría en el desplazamiento al ir o volver del lugar de trabajo al inicio o final de su jornada respectivamente. En este caso, se verifica que el accidente se produjo en el trayecto del trabajador durante el descanso al medio día a fin de ingerir sus alimentos. Asimismo, cabe resaltar como la jurisprudencia española interpreta la definición de domicilio equiparándola al de vivienda o morada (lugar donde el trabajador ejecuta usualmente las actividades características de su

vida familiar personal privada e íntima), para efectos de determinar el inicio o fin del desplazamiento del trabajador y, por ende, la configuración o no del accidente de trayecto-trabajo.

Asimismo, se tiene a la **Sentencia del Tribunal de Justicia JSO Cantabria, a 18 de septiembre de 2024 - ROJ: SJSO 992/2024**; que versa sobre el desplazamiento del trabajador de su domicilio a su centro de trabajo (Centro Deportivo) manejando una bicicleta de carrera en estación de primavera y que durante su trayecto fue atropellado por un vehículo generándole una fractura en la clavícula. Al respecto, cabe precisar que dicho trabajador era monitor deportivo y acostumbrado a ir y regresar de su centro de trabajo en bicicleta una distancia promedio de 44 kilómetros.

En este caso, tanto la habitualidad en el trayecto como el horario y ubicación donde se generará el accidente reflejan que el trabajador se dirigía a su centro de trabajo; asimismo, se demuestra que no existió ningún tipo de desvío por motivos personales o privados. En consecuencia, no existe mayor controversia respecto a la presencia del elemento teleológico, cronológico y geográfico; siendo que, el único elemento materia de controversia en este caso fue el relativo a la idoneidad del medio. Así al analizar la presencia del elemento idoneidad del medio, los magistrados señalaron que se ha demostrado que el trabajador (demandante) en los meses de verano y primavera tenía por costumbre utilizar una bicicleta de carrera como medio de transporte realizando este trayecto por la carretera nacional y no autovía (que no está permitido); por lo que, no utilizó un trayecto irregular. Aunado a ello, se señaló que el prohibir al demandante utilizar su bicicleta como medio de transporte por 1 hora y 45 minutos vulneraría su derecho a favorecer su salud; más aún, sí es monitor deportivo. Que, en este caso el trayecto fue normal razonable y habitual, dadas las cualidades del demandante (monitor deportivo) y que, distinto hubiese sido si dicho demandante se habría expuesto a riesgos innecesarios como el desplazamiento durante la noche, circunstancias ambientales perjudiciales y/o caminos no transitables.

En esta jurisprudencia, se tiene en consideración las cualidades personalísimas del trabajador; pues, es en virtud de dichas cualidades y capacidades, que se determina la razonabilidad e idoneidad del uso del medio de transporte para asistir y regresar de su centro de trabajo y determinar la configuración o no del accidente de trayecto-trabajo.

b) Jurisprudencia argentina: elementos constitutivos del accidente de trayecto

Al igual que la jurisprudencia española, la jurisprudencia argentina se ha encargado de crear los elementos o requisitos constitutivos del accidente de trayecto, ante la falta de regulación legislativa que dejó varios vacíos al momento de definir de forma genérica al accidente de trayecto.

Una trabajadora había iniciado su trayecto desde su domicilio al lugar de trabajo, pero se percató que se olvidó algo y regresó a su domicilio por ello; es en este trayecto que se generó el accidente. En efecto, la trabajadora se encontraba a 20 metros de su domicilio, pero tomó la decisión de regresar, para lo cual atravesó un pasillo y después un patio del complejo habitacional, donde sufrió el accidente. Producto de ello, la trabajadora quedó con incapacidades en rodilla y columna cervical y lumbar.

Sobre este caso, la jurisprudencia argentina (Tribunal Supremo de Justicia de Córdoba), resalta que el trayecto que se indica en la normativa argentina tiene carácter dinámico. Que, la conducta de dirigirse de un determinado lugar a otro está sujeta a diversas variables y no es algo que acontezca de forma mecánica.

Asimismo, la jurisprudencia argentina señala que actualmente el concepto trayecto no es rígido sino dinámico; pues, está sujeto a circunstancias que podrían generar variaciones; lo cual, no supone que no les resulte aplicable la definición prevista en la legislación argentina. Siempre que se haya conservado un nexo de causalidad —aun cuando sea indirecto— podrá considerarse como accidente de trayecto.

Así, la jurisprudencia argentina (CSJN) se ha pronunciado determinando que la rigurosidad utilizada para discernir la aplicación de las reglas aplicables a la figura jurídica del accidente de trayecto-trabajo no se condice con el Principio Reparador que inspira el régimen de riesgos laborales del trabajo argentino.

El Tribunal Supremo de Justicia de Córdoba, analizó principalmente el elemento teleológico para determinar si se generó o no una ruptura del nexo causal entre el desplazamiento y el accidente; siendo que, se pronunció indicando que el hecho que la trabajadora haya

interrumpido su trayecto para regresar a su domicilio por un objeto olvidado no elimina su voluntad final de dirigirse a su centro de trabajo; por lo que, se ratifica la configuración del accidente de trayecto-trabajo.

c) Jurisprudencia Chilena: Elementos constitutivos del accidente de trayecto

En el trabajo de investigación (Tesis) de Marín del Departamento Derecho del Trabajo de la Seguridad Social de la Universidad de Chile, hemos identificado jurisprudencia administrativa de la Superintendencia de Seguridad Social sobre accidentes de trayecto donde se analizan la presencia o no de los elementos que configuran este tipo de accidentes.

Así tenemos el caso que versa sobre un trabajador que interrumpe el trayecto de su centro de trabajo a su domicilio y se baja del bus de la empresa con la finalidad de sacar dinero de su cuenta de haberes en un cajero automático ubicado en el camino a su domicilio; siendo que en estas circunstancias es que es atropellado.

Cómo se evidencia, en este caso se identifica la presencia del elemento teleológico; pues, se evidencia la intención final del trabajador de dirigirse a su domicilio luego de finalizada la jornada de trabajo. Adicionalmente, la Superintendencia Chilena resaltó que las situaciones en las que el trabajador opte por retirar dinero que corresponde a su remuneración, no se configura en una conducta que genera la ruptura del nexo causal entre el desplazamiento y el accidente; pues, el retirar dinero del cajero donde se depositan las remuneraciones es una actividad directamente vinculada a la relación laboral.

Adicionalmente, se identifica otro caso en el que, el accidente que sufrió un trabajador al caerse de su bicicleta, mientras realizaba el trayecto de su residencia a su centro de trabajo. Al respecto, en este caso se evaluó si el recorrido que realizó el trabajador fue el habitual y se generó en momentos previos a su hora de ingreso, determinándose que efectivamente se trató del trayecto usual y directo entre su residencia y centro de trabajo; evidenciándose la presencia del elemento topográfico, cronológico y teleológico.

d) Jurisprudencia colombiana: elementos constitutivos del accidente de trayecto

d.1. Sentencia expedida por la Corte Suprema de Justicia N.º 4704-2020 de fecha 18 de noviembre de 2020 en Bogotá

Este proceso versa sobre un trabajador cuyo empleador es una empresa del sector infraestructura y energía, quien sufre un accidente cuando se estaba trasladando en una motocicleta de propiedad de su empleador, desde La Universidad Del Valle (donde asistía una cátedra de redes eléctricas) hasta su centro de trabajo. Producto de dicho accidente el trabajador falleció.

Al respecto, la Corte Suprema determinó que en este proceso interpuesto por la madre del trabajador fallecido, no se presentan los requisitos establecidos en la legislación colombiana para efectos de la configuración de un accidente de trayecto. Así, señaló como principal fundamento, que en este caso el transporte no fue suministrado por el empleador y que, además se había considerado erróneamente en la instancia previa que el empleador era propietario de la motocicleta en virtud a un documento que no era el idóneo para ello (no se presentó el Certificado de Tradición donde consta la inscripción en el Registro Automotor); con lo cual, no se habría cumplido con la condición legal prevista en la legislación colombiana y que consiste en que “únicamente se configura un accidente de trayecto bajo el supuesto que el empleador suministre el transporte al trabajador para para su traslado al ir o volver de su centro de trabajo. Adicionalmente, señaló que no se habría acreditado que la cátedra de redes eléctricas que estuvo tomando en la Universidad fue por su propia cuenta y no fue un curso convenido con el empleador; que su empleador únicamente le había dado permiso para su asistencia; con lo cual, si bien la máxima instancia colombiana no lo señala expresamente; no se habría cumplido con el elemento topográfico ni cronológico dado que no era el trayecto usual en términos geográficos y de tiempo.

Definitivamente, se evidencia una evolución distinta entre la jurisprudencia española argentina y chilena respecto de la colombiana; pues, consideramos que la Sala no debería concluir tajantemente que el empleador no suministró el transporte o no fue propietario del mismo en virtud a una formalidad (por haberse presentado un documento no idóneo); además de lo cual verificamos que no se viene aplicando en toda su extensión el Principio Pro-Conciliación entre la vida personal-familiar y a laboral; más aún, si estos estudios de

especialización le benefician al empleador por estar directamente vinculados al rubro donde se desarrolla el trabajador en la empresa empleadora.

En la jurisprudencia peruana no se ha desarrollado ningún elemento o presupuesto para sustentar la configuración o de un accidente de trayecto- trabajo; ello, debido a que, la legislación peruana en materia de aseguramiento excluye al supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo. No obstante ello, justamente esta investigación tiene como objetivo promover la consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo en las NTSCTR y para ello, sugeriremos dentro de la propuesta de modificación normativa; la inclusión de los presupuestos legales constitutivos del accidente de trayecto-trabajo, a efectos de reducir las controversias que se pudieran generar como consecuencia de la regulación insuficiente, general o imprecisa de esta nueva figura en las NTSCTR.

d.2. Análisis comparado de la presencia de “Elementos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo”: Similitudes y Diferencias

- Los elementos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo: “Elemento teleológico, topográfico, cronológico y de idoneidad del medio” en España, Argentina y Chile, se constituyen en una creación jurisprudencial que consideramos necesaria, para efectos de determinar de forma sensata la configuración o no de un accidente de trayecto-trabajo.
- Se verificó como la jurisprudencia española viene siendo la más flexible al momento de determinar la configuración de un accidente de trayecto; ello, por cuanto incorpora diversos criterios “razonabilidad y normalidad” y principios como el de “Pro-Conciliación entre la vida personal-familiar y laboral” a efectos de interpretar de manera favorable la presencia de los elementos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo. Así, por ejemplo; se aplica el criterio de normalidad y razonabilidad al momento de analizar la presencia del elemento teleológico y concluir que una gestión personal que se constituye en un usual comportamiento de las personas durante el desplazamiento del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo, y por tanto, no se genera la ruptura del nexo entre el desplazamiento y el trabajo; pues, el trabajador siempre mantuvo como finalidad ulterior el asistir a su centro de trabajo para cumplir con sus labores.

- La misma línea flexibilizadora de la jurisprudencia española, pero en menor grado, sigue la jurisprudencia judicial argentina y la jurisprudencia administrativa chilena; quienes también aplican el Principio Pro-Conciliación para efectos de interpretar de manera beneficiosa la presencia de los requisitos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo.
- Con respecto a la jurisprudencia colombiana, se ha identificado que en su jurisprudencia analizan en primera instancia si el accidente de trayecto cumple con la condición consistente en que el empleador haya suministrado el transporte para dicho trayecto de ir o volver del centro de trabajo, para posteriormente analizar la presencia de algunos elementos que han sido identificados como constitutivos por la jurisprudencia española, argentina y chilena. Si bien la jurisprudencia colombiana no los reconoce ni identifica por su *nomen juris*, sí se ha verificado que se analiza la intención del trabajador de arribar a su centro de trabajo para trabajar o de llegar a su residencia y descansar para luego volver a trabajar (elemento teleológico) o, si recorrió el trayecto habitual en un tiempo razonable (elementos topográfico y cronológico, respectivamente).
- Se ha verificado que tanto la jurisprudencia española como la argentina y la chilena, permiten como medio idóneo de transporte, al hecho que el trabajador se traslade a pie en el trayecto al ir o volver de su centro de trabajo.
- Especialmente, la presencia de los elementos teleológico, topográfico y cronológico son los que vienen analizando de forma flexible, teniendo en consideración el Principio Pro-Conciliación; así como, los criterios de normalidad (gestiones razonables que se constituyen en un patrón de comportamiento de las personas) y razonabilidad.

2.2. La consideración del accidente de trayecto como accidente de trabajo a partir del del criterio de extensión de la tutela de la seguridad social que propugnan los organismos internacionales

El aseguramiento de los riesgos del trabajo por estar contenido dentro de la Seguridad Social tiene como elemento base la protección con criterio extensivo de la misma; por tanto, busca cubrir supuestos de accidentes en el trayecto en el cual se desplaza el trabajador de ida y retorno al centro de trabajo. Desafortunadamente la legislación peruana en materia de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales vigente no ha tomado

en consideración esta posición; la misma que es imperante no sólo en la mayoría de los países de la región; sino también en los países europeos.

En efecto, esta protección con criterio extensivo se sustenta en que, a la fecha, la tendencia amplísima de la concepción de seguridad social busca un remedio colectivo a todas las situaciones de déficit funcional o económico “situación de necesidad”, en la que se podrían encontrar los trabajadores; ello, incluye lógicamente dentro de su ámbito protector, a los accidentes de trabajo.

En otras palabras, tal protección amplia de la seguridad social respecto de los accidentes de trabajo se sustenta en una necesidad reparadora de los daños a todas las situaciones de déficit, incluidos los accidentes de trabajo en sus más diversas acepciones, como lo es, el accidente de trayecto sustentado en el elemento ocasionalidad. Dicha necesidad queda justificada a efectos de otorgar al trabajador una mayor seguridad para que pueda llegar a cumplir sus labores y por ende satisfacer sus necesidades básicas y las de su familia, apoyado todo ello por la posibilidad de incrementar la tutela.

En ese sentido, a la fecha gran parte de la doctrina nacional y comparada señala que una real protección de la Seguridad Social alcanza a cualquier estado de necesidad del trabajador, sin importar el grado de riesgo o si se trata de un accidente común o de trabajo; siendo que, en las corrientes más modernas de la Seguridad Social, el término “riesgo” pasa a considerarse jurídicamente insuficiente, y, se reemplaza por el concepto de “situación de necesidad”. (Hernández, 1964, pp. 59-60).

Bajo el alcance de la protección de la seguridad social a los accidentes de trabajo, tenemos a una primera teoría reparadora de las situaciones de necesidad, que es la teoría de la socialización; con la cual, se genera el abandono de la idea de responsabilidad objetiva empresarial (por ende, la de “riesgo”) como elemento configurador de un accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. Ello conecta con todo el proceso evolutivo de institucionalización del sistema de tutela, y que tendría a la protección de situaciones de necesidad (contingencias) con independencia del origen del riesgo que las ha causado. (Fernández, 2007, p. 85).

En suma, esta teoría supone que la seguridad social no persigue la reparación del daño que el accidente provoca en el trabajador (conforme al Principio de Indemnidad que rige el derecho de daños), sino la cobertura de una situación de necesidad legalmente tipificada mediante el reconocimiento al trabajador víctima del accidente o a sus beneficiarios de un derecho a prestaciones de seguridad social al margen de cualquier responsabilidad objetiva empresarial, desde la idea de la solidaridad del régimen público de seguridad social. (Rodríguez, citado en Fernández, 2007, p. 58).

Esta teoría de socialización de la responsabilidad aplicada a la realidad peruana (población donde prima la informalidad y un Sistema de salud débil), generaría consecuencias negativas, en tanto sería una medida socialmente regresiva y técnicamente ineficiente, dado que generaría una externalización de los costes del accidente de trabajo, proyectándolos sobre la sociedad –gran parte de la misma en situación de informalidad- y ésta se haría cargo del coste de los accidentes, un coste producido por una actividad encaminada a lograr un lucro privado. Por otra parte, la socialización sería además técnicamente ineficiente, pues, tal socialización generaría la privación del mecanismo fundamental para incentivar la prevención en nuestro medio, que es la proyección del coste de los accidentes sobre el empleador empresario.

De otro lado, la segunda teoría doctrinaria de la seguridad social que se presenta es aquella que, en contraposición a la primera posición doctrinaria propugna la subsistencia de elementos de continuidad con las construcciones del pasado, muy enlazadas con la idea de la responsabilidad del empleador. De entre esta otra corriente doctrinal sobresale Alonso Olea, quien considera que, pese a la publicitación de la gestión del aseguramiento de accidentes de trabajo, y al principio de conjunta consideración de las contingencias, continuaba existiendo una responsabilidad empresarial por los accidentes, y esa responsabilidad empresarial (objetiva) estaría asegurada en el marco de la Seguridad Social (como se citó en Fernández, 2007, p. 58). Esta misma posición doctrinaria también es defendida por Desdentado Bonete, para quien las relaciones entre la responsabilidad empresarial y la seguridad social pueden sintetizarse en los siguientes términos: En primer lugar, existe una responsabilidad del empresario por los accidentes de trabajo, que no se ha socializado a través del sistema público de seguridad social, sino que se ha asegurado obligatoriamente dentro de este sistema, aunque sólo hasta el límite de la reparación consistente en las prestaciones legales; en segundo lugar, fuera de este sistema de cobertura existe una responsabilidad adicional por la culpa del empresario (empleador), que comprende el recargo por infracción de las medidas

de seguridad y la indemnización civil hasta la reparación total del daño. (Como se citó en Fernández, 2007, p. 59).

Particularmente, se considera que la posición doctrinaria sustentada por Alonso Olea y Desdentado Bonete puede generar mejores resultados en nuestro país que la primera centrada en la socialización; ello por cuanto, la normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo peruana “NTSCTR” supone la asunción de una responsabilidad objetiva por parte del empleador respecto de los accidentes de trabajo y es dicha responsabilidad del empleador la que se encontraría asegurada en el marco de la seguridad social (vía las NTSCTR).

Ahora y sin perjuicio de la teoría que se propugne aplicar, se debe reconocer una inminente protección cada vez más extensiva de la seguridad social, la misma que ha conllevado a que los diferentes países de la región incluyan en sus legislaciones una definición y consecuente cobertura más amplia de la Seguridad Social respecto de los riesgos del trabajo, considerando suficiente que la producción del referido accidente haya ocurrido con ocasión “por más indirecta que sea” del trabajo; dejando de lado el criterio restrictivo que exige que el accidente realmente tenga una conexión causal directa con el trabajo.

Es por dicha situación que se evidencia que, en un gran número de países, un accidente que suceda en el trayecto de la residencia al trabajo o viceversa, también puede ser calificado como accidente de trabajo.

CAPÍTULO III: CONTEXTO DEL SISTEMA DE ASEGURAMIENTO PERUANO Y PROPUESTA

Este capítulo tiene como finalidad presentar una propuesta modificatoria viable y sostenible que incorpore a la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR, supuestos específicos de accidentes de trayecto con el propósito de ser cubiertos por el SCTR. La idea, es que esta propuesta modificatoria se adapte a la realidad fáctica peruana; al marco normativo peruano preventivo “general y especial” en materia de SST; al marco normativo peruano en materia constitucional (derecho a la seguridad social como derecho constitucional); así como, al marco normativo internacional en materia de aseguramiento o protección social de los trabajadores que sufren accidentes de trayecto-trabajo. En otras palabras, el objetivo principal es presentar una propuesta modificatoria de las NTSCTR, que además de brindar una protección oportuna y suficiente en materia de aseguramiento de supuestos específicos de accidentes de trayecto-trabajo, provea un marco legal peruano coherente, que genera predictibilidad y motive el cumplimiento normativo, reduciendo las controversias legales relativas a la procedencia de la cobertura del SCTR y/o de indemnizaciones derivadas de la producción de accidentes de trayecto-trabajo.

En ese sentido, en primer lugar, se presenta la propuesta de extensión del ámbito conceptual de las NTSCTR, puntualizando las regulaciones que se desea incorporar y excluir en las NTSCTR. Una vez presentada la propuesta modificatoria, se expondrán los sustentos fácticos y legales que se tuvo en consideración para la mencionada reforma; así como, las inconsistencias e incoherencias que evidencian la inminente urgencia de modernizar las NTSCTR. Posteriormente, se presentará un análisis de la necesidad, viabilidad y oportunidad de implementar esta propuesta modificatoria y, finalmente se realizará un análisis crítico del actual intento de reforma legal que propone la extensión del ámbito conceptual de las NTSCTR “Dictamen de Proyecto de Ley N° 8888/2024-CR”.

3.1. Propuesta: Extensión en el ámbito conceptual de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo

Teniendo en consideración los fundamentos fácticos y de derecho expuestos precedentemente, se presenta una propuesta modificatoria que supone una extensión de la tutela reparativa de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales bajo el marco de la

seguridad social y que se concreta vía la procedencia del SCTR a determinados supuestos de accidentes de trayecto en los que el empleador tuvo intervención. Específicamente, lo que se propone y motiva es la inclusión de los siguientes supuestos de accidente de trayecto a la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCCTR: **(i)** Aquellos producidos en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo, cuyo desplazamiento se constituye en una condición de trabajo, **(ii)** Aquellos producidos en el desplazamiento del trabajador al ir regresar del centro de trabajo cuando el empleador haya proporcionado al trabajador el medio de transporte, sea de forma directa o a través de terceros y, **(iii)** Aquellos producidos en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo que hayan sido incorporados en una norma sectorial asignándoles la calificación de accidentes de trabajo. Para ello, tendría que modificarse vía un proyecto de Ley la regulación que excluye expresamente todo “accidente que se produce en el trayecto de ida y retorno al centro de trabajo” como accidente de trabajo y que se encuentra prevista actualmente en el literal a) numeral 2.3. del artículo 2 de las NTSCCTR y en su defecto incluir otras exclusiones de accidentes de trayecto-trabajo. Paralelamente, deberá incorporarse en el literal d) del numeral 2.2. del artículo 2 de las NTSCCTR, los supuestos de accidentes de trayecto mencionados en este párrafo, precisando los presupuestos legales y criterios de la jurisprudencia comparada (análisis realizado en el capítulo II) para determinar la configuración del accidente de trayecto-trabajo.

Propuesta de incorporación de literal d) del numeral 2.2. del artículo 2 de las NTSCCTR de los siguientes supuestos de accidente de trayecto-trabajo y de los presupuestos para su configuración:

“2.2. Se consideran igualmente accidente de trabajo:

- d. Aquellos producidos en ocasión del trayecto desde la residencia habitual hasta el centro de trabajo o viceversa; así como, los producidos en ocasión del trayecto entre dos centros de trabajo, sin perjuicio que sean propiedad del mismo empleador o correspondan a distintos empleadores; siempre que, el empleador haya suministrado el transporte al trabajador de forma directa o indirecta, que sea condición de trabajo y/o, que el supuesto de accidente de trayecto se encuentre considerado como accidente de trabajo en alguna norma sectorial nacional.*

Bajo el supuesto que el trayecto se realice entre dos centros de trabajo, sea que sean propiedad del mismo empleador o correspondan a distintos empleadores; en este último caso, el empleador que asumirá el aseguramiento sería aquel al que el trabajador se dirigía.

Para efectos de la configuración de un accidente de trayecto, se deberá acreditar la existencia de los siguientes elementos constitutivos:

Teleológico: *Que la finalidad ulterior del desplazamiento es asistir al centro de trabajo o regresar del mismo, teniendo como punto de partida o llegada la residencia habitual. La finalidad también podría ser desplazarse entre dos centros de trabajo.*

Geográfico o Topográfico: *Que requiere el accidente se produzca en el trayecto habitual y ordinario de la residencia habitual al lugar de trabajo o viceversa y/o el trayecto entre dos centros de trabajo del mismo empleador o de distintos empleadores. No se genera la ruptura del nexo causal si la desviación del trabajador tuvo su causa en una conducta dirigida a conciliar la vida personal-familiar con la vida laboral o, si se presentaron situaciones usuales y razonables que sustentan la elección de una ruta no habitual.*

Cronológico: *Que supone que el accidente se produzca en el tiempo usual que toma el desplazamiento entre la residencia habitual y el trabajo y/o entre dos centros del mismo empleador o de distintos empleadores. No se genera la ruptura del nexo causal si el mayor tiempo utilizado en el desplazamiento del trabajador tuvo su causa en una conducta dirigida a conciliar la vida personal-familiar con la vida laboral o, si se presentaron situaciones usuales y razonables que sustentan la elección de una ruta no habitual.*

Idoneidad del Medio: *Que requiere que el desplazamiento se ha realizado por el trabajador en un medio de transporte idóneo y siempre en cumplimiento de las normas de tránsito”.*

Propuesta de exclusiones de accidente de trabajo en el literal a) del numeral 2.3 del artículo 2 de las NTSCTR:

“2.3. No se constituye accidente de trabajo:

a. *Aquellos accidentes producidos en el trayecto entre la residencia habitual y centro de trabajo o viceversa o, entre dos centros de trabajo; si es generado intencionalmente por la víctima.*

(...)

j. *Aquellos accidentes producidos en el trayecto entre la residencia habitual y centro de trabajo o viceversa o, entre dos centros de trabajo; en los que predeterminadamente el empleador ha calificado a este trayecto como transporte supeditado a la asistencia al centro de trabajo; respecto del cual, el empleador asume el costo del tipo de transporte elegido por el trabajador.*

k. *Aquellos accidentes producidos en el trayecto entre la residencia habitual y centro de trabajo o viceversa o, entre dos centros de trabajo; cuando el trabajador utiliza un vehículo de su propiedad para los mencionados trayectos; sin que el vehículo haya sido objeto de arrendamiento en favor de su empleador para dichos efectos”.*

Como **ANEXO** de esta investigación, se podrá apreciar la fórmula legal de la propuesta modificatoria que se presenta, a manera de simil de un “Proyecto de Ley que amplía el artículo 2 y modifica el literal a) del numeral 2.3. del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 003-98-SA, que aprueba las Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo”.

3.1.1. Aspectos fácticos y legales considerados para la propuesta modificatoria de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo

Al referirnos a la **realidad fáctica peruana**, resulta sensato sostener que en los sectores donde se realizan las actividades calificadas como riesgosas según el anexo 5 de las NTSCTR, es donde se presenta un mayor porcentaje de horas de trabajo en sobretiempo (horas extras) y de aplicación de jornadas atípicas, lo que genera en los trabajadores una inevitable fatiga laboral que los expone a un riesgo mayor de configuración de accidentes de trayecto-trabajo aunado al hecho que las carreteras a efectos del traslado de los trabajadores al ir y regresar de centros de trabajo remotos; en muchos casos no se encuentran en las mejores condiciones. Por lo que, teniendo en consideración las condiciones reales de trabajo en sectores calificados como de alto riesgo, mediante esta propuesta se busca brindar una protección suficiente e idónea a los

trabajadores de dichos sectores. La propuesta modificatoria impactará justamente en los accidentes de trayecto que sufran los trabajadores de los sectores donde se realizan actividades calificadas como riesgosas y donde se regulan supuestos de accidentes de trayecto como accidentes de trabajo; como son, principalmente el sector minero e hidrocarburos; sectores, donde el traslado al ir o regresar del centro de trabajo por parte de los trabajadores, supone la necesidad de desplazarse a zonas remotas a fin de ejecutar sus labores.

En efecto, los mencionados sectores por las características propias de sus actividades aplican con mayor asiduidad las jornadas atípicas y acumulativas, debido a que las unidades mineras se ubican en zonas remotas; esto es, lejos de las ciudades y/o residencias habituales de los trabajadores. Adicionalmente, en estos sectores se presenta un factor importante, que se constituye en el grado de “alto riesgo” de dichas actividades; lo que supone, que se realice un análisis de la prolongación de la jornada, a fin de que no se constituya en un riesgo excesivo desproporcionado para la seguridad y salud de estos trabajadores. (Vera, 2024, p.1).

No menos importante, es resaltar que resulta frecuente que en los sectores de alto riesgo cuyas actividades se realizan en zonas remotas, se asume un gran riesgo en el traslado al ir o regresar del centro de trabajo. Así se puede verificar que la Dirección Técnica de Minería expone estadísticas sobre los accidentes mortales ocurridos entre el 1 de enero de 2018 y el 7 de mayo de 2023, identificándose como primera causa - con 41,36% de incidencia - a los accidentes de tránsito producidos en el sector minero de mediana y gran escala se identifica; ello, sin tomar en consideración actividades informales en dicho sector. (Montaño, 2023). En la misma línea, no es inusual verificar diversos reportes de accidentes por las empresas mineras al volcarse buses y minibuses, en los cuales evidentemente resultan afectados un considerable número de trabajadores. (Miranda, 2022).

Otro tema que se viene presentando en la realidad peruana es un alto porcentaje de pluriempleo, figura, que perdura de manera constante en el mercado laboral peruano y que, al 2024 afectaba al 18% de la población ocupada, porcentaje considerablemente alto. (Céspedes-Reynaga, Ramírez-Rondán, Olivera, diciembre 2024, p. 1). Justamente, según Comex Perú, existe un porcentaje oculto y no medible de pluriempleo en sectores de alto riesgo como son minería e hidrocarburos, sectores determinantes para la economía peruana y en los cuales se requiere personal calificado. (Vigilante, 2022). En virtud de ello, en la propuesta modificatoria de las NTSCTR que se presenta en esta investigación, se ha incorporado a la definición de accidente

de trabajo, al accidente sufrido en el trayecto entre dos centros de trabajo, a fin de adaptarse a lo que viene sucediendo en la realidad peruana.

Respecto al **marco normativo general y preventivo peruano en materia de SST**, como se ha desarrollado en el capítulo I se evidencia un desfase entre la protección “Deber de Prevención” que regula y otorga la normativa preventiva general de SST a los desplazamientos del trabajador al ir o volver del centro de trabajo y viceversa y; las NTSCTR peruana. La propuesta modificatoria que se presenta, equipara y actualiza la normativa de aseguramiento “NTSCTR” con la normativa preventiva general en materia de SST, en el sentido de considerar los mismos supuestos de desplazamiento protegidos por el deber de prevención en el RSST, como supuestos de accidentes de trabajo en las NTSCTR; esto es, se promueve el aseguramiento de: **(i)** Aquellos accidentes producidos en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo, cuyo desplazamiento se constituye en una condición de trabajo, **(ii)** Aquellos accidentes producidos en el desplazamiento del trabajador al ir regresar del centro de trabajo cuando el empleador haya proporcionado al trabajador el medio de transporte, sea de forma directa o a través de terceros y, **(iii)** Aquellos accidentes en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo que hayan sido incorporados en una norma sectorial como accidentes de trabajo.

La propuesta que se presenta equipara las NTSCTR con la normativa en materia preventiva de sectores especiales como la minería e hidrocarburos, en el sentido de incorporar como accidentes de trabajo en las NTSCTR a los supuestos de accidente de trayecto donde el empleador suministra el transporte en el sector minería e hidrocarburos.

Sin perjuicio de lo mencionado, la propuesta también reconoce que el elemento ocasionalidad previsto en las definiciones generales de accidente de trabajo en la diversa normativa peruana en materia de salud, SST y aseguramiento, es el que permite la ampliación e incorporación de supuestos de accidentes de trabajo en ocasión. Por lo que, esta propuesta modificatoria supondría que la definición general prevista en las NTSCTR cobre sentido; debido a que contiene “el elemento ocasionalidad”; en virtud del cual, un accidente de trayecto deberá ser considerado como un supuesto de accidente de trabajo, aun cuando exista una vinculación indirecta entre la necesidad del desplazamiento y las labores. Bajo el marco del elemento ocasionalidad, el motivo de la inclusión del accidente de trayecto como accidente de trabajo es bastante razonable y consiste en que tal desplazamiento no se hubiera realizado si no fuera por

la necesidad del trabajador de asistir a trabajar o de regresar después de haber ejecutado trabajo; evidenciándose que en este caso se configura la “causalidad indirecta u ocasional”.

En lo relativo al **marco normativo peruano en materia constitucional, específicamente en lo relativo al derecho constitucional universal y progresivo a la seguridad social a efectos de garantizar la protección de los trabajadores frente a contingencias que afectarían su bienestar, salud y capacidad laboral**²¹, se detecta una regresión, por el contrario de una evolución o progresión del aseguramiento de accidentes de trayecto-trabajo, como lo promueve la constitución peruana; debido a que la NTSCR peruana no recoge ningún supuesto de accidente de trayecto en su definición de accidente de trabajo y por ende, no se le brinda la protección suficiente a este tipo de accidentes. Mucho más lejana está la implementación de la universalidad de la seguridad social. Esta propuesta modificatoria va acorde y fortifica la implementación efectiva de los derechos constitucionales de protección al trabajador y de la Seguridad Social. En otras palabras, se otorgaría al trabajador que realiza actividades de alto riesgo una protección suficiente bajo el marco de la seguridad social, a fin de resguardar su bienestar ante la producción de accidentes de trayecto-trabajo en los que se suministra el transporte al trabajador y/o de conformidad a una norma sectorial se califique al accidente de trayecto como accidente de trabajo.

Finalmente, en lo concerniente al **marco normativo internacional en materia de aseguramiento o protección social de los trabajadores que sufren accidentes de trayecto-trabajo**, en esta investigación se ha identificado que la OIT en su Convenio 121 regula que bajo el supuesto de no contar con un sistema independiente al de seguridad social que cubra accidentes de trayecto y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece dicho Convenio” (International Labour Organization, 1980), se deberá incluir en la definición de accidentes de trabajo de la normativa de aseguramiento, las condiciones bajo las cuales un accidente de trayecto al ir o regresar del centro de trabajo, se considera accidente de trabajo; lo cual, se contrapone con la actual NTSCTR peruana. Al respecto, si bien el referido Convenio no ha sido ratificado por el Perú, este país únicamente por tener la condición de miembro tendría que encaminarse a cumplir con los Convenios y Recomendaciones de la OIT y considerar incorporar a supuestos de accidente de trayecto en la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR; tal como lo hicieron los países de

²¹ **Artículo 10° de la Constitución Política del Perú.** - El Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección frente a las contingencias que precise la ley y para la elevación de su calidad de vida.

Colombia y Argentina, quienes tampoco ratificaron el Convenio 121° de la OIT. Adicionalmente, tenemos que, si bien no se ratificó el Convenio 121, Perú si ha ratificado el Convenio 102 de la OIT sobre la Seguridad Social; por lo que, Perú debería acoger una legislación en concordancia con el estándar mínimo de cobertura de las contingencias contenidas en el último convenio mencionado.

En el mismo sentido, la actual NTSCTR se contrapone a lo previsto en el inciso n del artículo I de la decisión 584 de la Comunidad Andina de Naciones que prevé que “las legislaciones de cada país podrán definir lo que se considera accidente de trabajo respecto al que se produzca durante el traslado de los trabajadores desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa”.

Esta propuesta modificatoria que supone equiparar las NTSCTR peruana con lo previsto por Organismos Internacionales de los cuales Perú es miembro, en lo relativo a la necesaria consideración de determinados supuestos de accidente de trayecto como accidentes de trayecto. Esta equiparación resulta inminente a fin de garantizar los derechos constitucionales a la seguridad social y a la vida.

Finalmente, **a efectos de presentar una propuesta modificatoria legalmente sustentada, se ha considerado la legislación y presupuestos jurisprudenciales comparados analizados en el capítulo II de esta investigación.** Dicho análisis comparado se constituye de suma importancia teniendo en consideración que los países cuya legislación y jurisprudencia analizamos fueron seleccionados por constituirse en referentes para el Perú; asimismo, cabe resaltar que estos países cuentan con una legislación y jurisprudencia —*que con sus respectivas matices*— consideran a supuestos de accidentes de trayecto como accidentes de trabajo y por ende, son protegidos por sus respectivas legislaciones en materia de aseguramiento de accidente de trabajo.

Producto del análisis jurisprudencial comparado, se identificaron los siguientes elementos, principios y presupuestos que hemos tenido en consideración para estructurar la propuesta modificatoria de la presente investigación y son:

El Elemento Ocasionalidad; que en las legislaciones de aseguramiento de accidentes de trabajo y jurisprudencia objeto comparación en esta investigación (incluyendo la

peruana), ha sido incorporado en la definición de accidente de trabajo. Asimismo, este elemento viene sirviendo como sustento de la configuración del accidente de trayecto-trabajo al evidenciarse la presencia de una causalidad mediata o indirecta “ocasionalidad” consistente en la necesidad del trabajador de asumir el riesgo del desplazamiento para poder ejecutar sus labores.

Principio de Prevención; que permite determinar que se constituye en irrazonable y primitivo que Perú cuente con obligaciones legales preventivas en materia de SST durante el trayecto de los trabajadores al ir o volver del centro de trabajo y viceversa. No obstante, que los mismos trabajadores no cuenten con ninguna protección en materia de aseguramiento bajo el marco de la seguridad social de accidentes en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo.

Principio Pro-Conciliación; que fue una creación jurisprudencial y, principio mediante el cual se determina que no resulta coherente ni sensato desligar la vida personal y/o familiar del trabajador de su vida laboral; por tanto, resulta inminente el otorgamiento del aseguramiento de los accidentes de trayecto-trabajo bajo el marco de la seguridad social; más aún, si estos son sufridos por trabajadores que realizan actividades calificadas como riesgosas en zonas remotas y están forzados a asumir el riesgo del trayecto al ir o volver de su centro de trabajo.

Presupuestos que configuran el accidente de trayecto-trabajo; que constituyen una creación jurisprudencial y que permiten establecer con mayor precisión la configuración de un accidente de trabajo. Así, siempre que el trayecto tenga por finalidad arribar al centro de trabajo o a la residencia, que dicho trayecto haya sido razonable al determinar la ruta y el tiempo del traslado; así como, respecto de la elección de un medio de transporte idóneo para el trayecto; se configurará un accidente de trayecto-trabajo. La presencia de los presupuestos legales antes mencionados permite interpretar en beneficio del trabajador la configuración de un accidente de trayecto-trabajo.

3.1.2. Inminente modernización de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo ante inconsistencias e incompatibilidades legales

Luego de revisados los capítulos previos, se concluye que la actual regulación de las NTSCTR al excluir a todo supuesto de accidente de trayecto al ir o volver del centro de trabajo²², resulta desfasada e incongruente. La consecuencia de ello es que los supuestos de accidentes de trayecto en el que el empleador tiene una clara injerencia al asignar y/o suministrar el tipo de transporte en el que el trabajador se desplaza al ir o regresar de su centro de trabajo, no reciban la cobertura del SCTR; esto es, no estén protegidos por la normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo peruana bajo el marco de la seguridad social.

Así resulta incongruente la existencia de una legislación general peruana en materia de SST que regula una protección preventiva (artículo 93 del RSST) bajo la cual, es el empleador quien se encarga de proporcionar las medidas de seguridad y salud necesarias durante el trayecto del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo; frente a, la inexistencia de una protección reparativa vía las NTSCTR bajo el marco de la seguridad social, frente a la producción de accidentes de trayecto en los que el empleador suministró el transporte.

Al respecto, se resalta que la legislación preventiva general en materia de SST sitúa en evidencia la inobjetable intervención del empleador, al encontrarse bajo su esfera de control las decisiones vinculadas al suministro del transporte (idoneidad del vehículo, estado del vehículo, calificación del conductor, etc.); supuesto, donde se hace más tangible la vinculación entre el trabajo, desplazamiento y el daño. Sin embargo, no se reconoce en las NTSCTR la mencionada vinculación; aun cuando la misma, se deriva la propia definición general y positiva de accidente de trabajo prevista en el numeral 2.1 del artículo 2° de las NTSCTR y que incluye al elemento ocasionalidad²³; pues, existe una evidente relación de causalidad ocasional (indirecta) entre el desplazamiento y el trabajo; especialmente, debido a que el empleador tiene la obligación de mitigar considerablemente el riesgo del desplazamiento generado por el trabajo. Por ende, lo más razonable y sensato, es admitir como accidente de trabajo los accidentes en el trayecto que afecten al trabajador y en los cuales el empleador tiene una clara intervención al asignar y/o

²² NTSTR: "(...) numeral 2.3. literal a) No constituye accidente de trabajo a) El que se produce en el trayecto de ida y retorno al centro de trabajo, aunque el transporte sea realizado por cuenta de la Entidad Empleadora en vehículos propios contratados para tal efecto".

²³ NSCTR – Artículo 2°, numeral 2.1: "(...) Se considera accidente de trabajo, toda lesión orgánica o perturbación funcional causada en el centro de trabajo o **con ocasión del trabajo**, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debida al esfuerzo de este".

suministrar el tipo de transporte en el que el trabajador se desplaza al ir o regresar de su centro de trabajo.

Adicionalmente, resulta incompatible la existencia de legislaciones sectoriales peruanas correspondientes al sector minero y de hidrocarburos que incorporan en sus definiciones de accidentes de trabajo a supuestos de accidente de trayecto en los que el empleador les suministra el transporte; frente a, la inexistencia de supuestos de accidente de trayecto en la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCRT. Esta incompatibilidad es aún más categórica que la identificada con la normativa general de SST, pues, las normas sectoriales o especiales de minería e hidrocarburos sí consideran como accidentes de trabajo a aquellos producidos en el desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo cuando el empleador les suministra el transporte; no obstante, tal consideración no resulta relevante para determinar la procedencia del SCTR. La procedencia del SCTR únicamente se determina en virtud de la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCRT; la cual, no incluye ningún supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo.

La referida incompatibilidad ya viene generando controversias en Perú; pues, un trabajador que labora en actividades calificadas como de alto riesgo —como son la minería o de hidrocarburos— y que sufre un accidente en el desplazamiento al ir o volver de su centro de trabajo en el transporte suministrado por su empleador, es considerado accidente de trabajo por las normas sectoriales; sin embargo, no es considerado accidente de trabajo por las NTSCRT que justamente deben proteger a los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren un accidente de trabajo. Cabe resaltar, que las actividades de minería e hidrocarburos son consideradas de alto riesgo y por ende los empleadores del sector minero e hidrocarburos están obligados a contratar el SCTR para sus trabajadores. Sin embargo, aun cuando estos supuestos son considerados accidentes de trabajo por sus normas sectoriales, no son considerados accidente de trabajo por las NTSCRT; que es la única norma que se toma como referencia para la procedencia del SCTR.

En consecuencia y bajo el actual marco legal peruano, ante cualquier incumplimiento a dicho deber de prevención por parte del empleador, la única alternativa que tendría el trabajador —a falta de una protección de las NTSCRT— sería aplicar otros seguros que no brindan una cobertura suficiente ni equiparable al SCTR y/o interponer un proceso de indemnización por

daños y perjuicios cuya duración en nuestro país es en promedio de 3 años, a fin de acceder a algún tipo de indemnización.

En suma, es indiscutible la insuficiente protección social del trabajador que realiza actividades de alto riesgo y sufre un accidente de trayecto en el que previamente el empleador, se encargó de suministrarle el transporte. Cabe precisar, que la oportunidad “inmediata” en el otorgamiento de la cobertura del STCR bajo el marco de la protección social, es una característica que se convierte en concluyente al momento de determinar una tutela efectiva para el trabajador afectado; tutela, que evidentemente se desvanece si el trabajador afectado por el mencionado accidente de trayecto- trabajo al no recibir una oportuna protección social “procedencia del SCTR” tiene la necesidad de interponer un proceso judicial a efectos de obtener algún resarcimiento por los daños generados; el mismo que además tiene una naturaleza distinta (indemnizatoria) al aseguramiento bajo el marco de la seguridad social.

3.1.3. Análisis de la Necesidad, Viabilidad y oportunidad de la propuesta de reforma legal de las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo

A efectos de determinar la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta modificatoria de esta investigación, se ha tenido en consideración los “Lineamientos para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante”, regulados mediante el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM.

Este análisis de impacto regulatorio supuso realizar en esta investigación un análisis previo de la normativa nacional e internacional en materia de aseguramiento de accidentes de trayecto- trabajo (protección reparativa bajo el marco de la seguridad social) y en materia preventiva de SST frente a los accidentes en el trayecto (protección preventiva); así como, del cumplimiento de los principios que permitirán sustentar la calidad regulatoria de cualquier Proyecto de Ley que tenga por finalidad modificar una norma; como lo es en este caso, la propuesta modificatoria de las NTSCTR que se presente en el Anexo 1 de esta investigación. Así, entre alternativas identificadas inicialmente, se ha elegido a la propuesta modificatoria que supone considerar como base mínima los supuestos de accidentes en el trayecto previstos en la normativa general de SST como accidentes de trabajo en las NTSCTR, pero con determinados agregados y precisiones; ello, luego de haber determinado los beneficios, costos y riesgos de la

citada propuesta, lo que permite estimar que la propuesta es viable y sostenible. Cabe precisar, este análisis de ninguna manera sustituirá un análisis económico actuarial de la propuesta de modificación del SCTR, a efectos de reducir al máximo los riesgos relativos a su implementación y sostenibilidad.

En ese sentido, a fin de presentar una propuesta o regulación legal necesaria y coherente con nuestro ordenamiento jurídico y fáctico, se ha considerado conveniente tomar como referencia el cumplimiento de los principios y parámetros previstos en el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM. A continuación, el análisis de los mismos aplicados a la propuesta modificatoria de las NTSCTR que se presenta en esta investigación:

Necesidad: La propuesta modificatoria de las NTSCTR tiene evidencia normativa y jurisprudencial que sustenta la necesidad de implementar lo regulado desde el punto de vista legal. Asimismo, se presentó en el numeral 3.1.1. sustentos fácticos, a efectos de reducir los riesgos o atenuar un problema identificado en base a evidencia. Finalmente, se ha realizado un análisis de costos y beneficios correspondientes a dicha la propuesta modificatoria. A continuación, el mencionado análisis:

Costos y Beneficios	Fundamento
Costo: Aumento de primas del SCTR y carga económica al empleador.	Extensión del ámbito conceptual y por ende de la procedencia de la cobertura del SCTR.
Costo: Costos administrativos.	Producto de la aprobación e implementación de las nuevas NTSCTR.
Costo: Incremento de costos y gastos de las empresas aseguradoras.	La extensión de la cobertura generará un mayor número de reclamos a las aseguradoras; así como, incrementar los costos.
Beneficio: Armonización y coherencia entre la normativa nacional general y especial en materia de SST y las NTSCTR en lo que corresponde a los accidentes en el trayecto al ir o volver del trabajo.	Marco Legal coherente y armonioso en materia preventiva y reparatoria (bajo el marco de la seguridad social) de accidentes de trabajo.
Beneficio: Adaptación de las NTSCTR a la normativa constitucional peruana y a la	Marco Legal coherente y armonioso en materia nacional e internacional.

normativa internacional en materia de accidentes de trayecto-trabajo.	
Beneficio: Adaptación al contexto fáctico peruano en materia de accidentes de trayecto-trabajo en sectores que realizan actividades de alto riesgo.	Estadística que muestra la cifra de accidentes en sectores que realizan actividades de alto riesgo.
Beneficio: Mayor protección a los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo (prestaciones de salud y económicas del SCTR).	El SCTR otorga mayores beneficios en lo relativo al otorgamiento de las prestaciones económicas.
Beneficio: Fortalecimiento del sistema de aseguramiento bajo el marco de la Seguridad Social.	La Constitución Política del Perú establece el derecho universal y progresivo a la seguridad social con el fin de garantizar la suficiente protección ante las contingencias que afectan la salud y seguridad de los trabajadores.
Beneficio: Reducción de controversias administrativas y judiciales. Generación de seguridad jurídica y predictibilidad.	Debido a que los trabajadores tendrían acceso a prestaciones de salud y económicas suficientes y oportunas; lo más probable es que opten por no interponer una demanda judicial por concepto de daños y perjuicios derivada de un accidente de trayecto-trabajo.
Beneficio: Incremento de productividad de trabajadores que realizan actividades de alto riesgo.	Los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo se sienten valorados y protegidos por su empleador.
Beneficio: Reducción de costos sociales.	Se cubre un riesgo de grado alto en nuestro contexto real y legal.
Beneficio: Mejora de las condiciones de seguridad en el transporte de trabajadores, en el trayecto de ida y regreso de sus centros de trabajo.	En tanto se contribuye a la reducción de costos y gastos vinculados a los accidentes de trayecto-trabajo.

Fuente: Elaboración propia

Legalidad: La propuesta modificatoria respeta la Constitución Política del Perú y otras normas con rango constitucional; así como la legislación nacional en materia de aseguramiento y en materia de SST.

- **Efectividad:** La propuesta modificatoria se encuentra claramente definida y alineada con los objetivos de las políticas públicas peruanas relativas a la Equidad y Justicia Social. Específicamente, está alineada con la Política de Estado del Acuerdo Nacional Décimo

Tercera referida al “Acceso universal a los servicios de salud y a la Seguridad Social”; estableciéndose expresamente que con este objetivo el Estado “se (...) j. Promoverá el acceso universal a la Seguridad Social y fortalecerá un fondo de salud para atender a la población que no es asistida por los sistemas de Seguridad Social existentes”. Esta propuesta modificatoria al extender el ámbito conceptual de la definición de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR fortalece y genere una evolución de nuestro sistema de seguridad social en lo relativo a la protección de los accidentes de trabajo.

Asimismo, esta propuesta de reforma se encuentra alineada con la Política de Estado del Acuerdo Nacional Décimo Cuarta sobre el “el acceso al empleo pleno, digno y productivo”; estableciéndose expresamente que con este objetivo el Estado “se (...) b) contará con normas que promuevan la formalización del empleo digno y productivo a través del diálogo social directo”. Asimismo, estableciéndose expresamente “que el Estado (...) p) fomentará la concertación y el diálogo social entre los empresarios, los trabajadores y el estado a través del Consejo Nacional de Trabajo, para promover el empleo, la competitividad de las empresas y asegurar los derechos de los trabajadores”. Esta propuesta modificatoria al promover la protección de más trabajadores vía la cobertura del SCTR bajo el marco de la seguridad social y brindar mejores condiciones en materia de SST durante el trayecto de los trabajadores al ir o regresar de sus respectivos centros de trabajo, mejora la calidad del empleo y las condiciones laborales de los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo, objetivos principales de esta política. Asimismo, se fortifica la dignidad y seguridad y salud en el trabajo, de trabajadores que realizan actividades de alto riesgo.

Cabe resaltar que la calidad regulatoria es sumamente relevante para el desarrollo económico del Perú y por ende genera una consecuencia directa en los resultados de la política pública peruana. (Presidencia de Consejo de Ministros, 31 de marzo de 2021, p. 5).

Proporcionalidad: Se analizó la debida relación de idoneidad o adecuación entre los medios a emplear y el objetivo que se pretende alcanzar para subsanar un problema social vinculado a la insuficiente protección social en materia de aseguramiento al supuesto de accidente de trayecto-trabajo en el que el empleador suministra el transporte. En este caso, se describen y analizan los costos y beneficios de esta propuesta

modificatoria; por lo que, se considera la alternativa más coherente y realista teniendo en consideración nuestro ordenamiento fáctico y legal.

Consistencia y Coherencia: La propuesta modificatoria guarda consistencia con las políticas nacionales y el ordenamiento jurídico peruano, eliminando la inconsistencia entre la diversa normativa peruana en materia de accidentes de trabajo. Asimismo, se garantiza la articulación multisectorial para el cumplimiento de los objetivos de la regulación.

Transparencia y participación: Se ha identificado la importancia de motivar el acceso y participación de los ciudadanos, empresa o sociedad civil en general del proyecto modificatorio de las NTSCTR, a efectos de socializar y sensibilizar a la población sobre la necesidad de la evolución de la seguridad social en materia de protección de accidentes de trayecto-trabajo.

Integridad y neutralidad: Esta propuesta modificatoria no responde a intereses particulares; asimismo, las motivaciones de este proceso de mejora regulatoria son honestas e imparciales. Se ha evitado la presencia de prácticas indebidas o conflicto de intereses.

Simplicidad: La propuesta modificatoria de las NTSCTR es sencilla, clara y didáctica; esto es, de fácil entendimiento para que la población en general; especialmente los empleadores las comprendan y apliquen de manera eficiente.

Rendición de cuentas: Este principio tiene vinculación con el análisis ex post; pues, supone que las Autoridades pertinentes informen sobre el avance en la implementación y aplicación de la propuesta modificatoria y el logro de los objetivos establecidos; para lo cual, previamente se debió haber aplicado dispositivos de monitoreo, fiscalización y cumplimiento. Este proceso contribuye a identificar complicaciones en la implementación de esta propuesta permitiendo realizar un proceso de modificación o mejoras.

Es relevante destacar que esta práctica de mejora regulatoria para establecer la viabilidad y sostenibilidad de cualquier propuesta modificatoria normativa ha sido implementada recientemente en Perú y en opinión de la autora resulta determinante tenerla en consideración

para cualquier reforma legal que se presente en el Perú. Si bien, este tipo de prácticas regulatorias se concentran en países miembros de la organización para la cooperación en el desarrollo económico – OCDE, se constituyen en mucho más importantes en los países emergentes (como el Perú) donde el diseño y la implementación de las regulaciones deberían apoyar esencialmente la necesidad de desarrollo, progreso social e inclusive a efectos de garantizar derechos fundamentales de las personas. (Presidencia de Consejo de Ministros, 31 de marzo de 2021, p. 7).

Sin perjuicio de lo señalado, se ratifica la sugerencia de realizar un “**Estudio Actuarial Económico**” de la cobertura del SCTR que se plantea otorgar a los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren accidentes de trayecto-trabajo en un transporte suministrado por el empleador, cuando dicho trayecto es condición de trabajo y/o cuando el supuesto de accidente de trayecto está regulado como accidente de trabajo en una norma sectorial. Ello, pues la implementación de esta reforma requiere de un estudio de carácter especializado y proveniente de expertos en economía, a fin de examinar de forma más precisa la viabilidad desde el punto de vista económico y la sostenibilidad financiera de esta propuesta modificatoria; ello, mediante una evaluación de riesgos, una predicción de futuros sucesos y la proyección de costos e ingresos; con lo cual, se garantizará el cumplimiento de las obligaciones financieras de los empleadores que realizan actividades de alto riesgo y la protección de los intereses de los trabajadores asegurados.

El Estudio Actuarial permitiría también evaluar determinadas variables transcendentales para la implementación de la propuesta modificatoria del SCTR, como son: El incremento de accidentes que se generan en el trayecto de los trabajadores a sus centros de trabajo de alto riesgo, especialmente a aquellos ubicados en zonas remotas; así como, las tasas de mortalidad correspondientes a sectores de alto riesgo durante los mencionados trayectos.

Finalmente, no queremos dejar de mencionar que evidentemente lo ideal y aspiracional sería lograr el aseguramiento universal en Perú; esto es, proteger de la misma manera a todos los trabajadores sin diferenciarlos por actividades riesgosas o no riesgosas y, considerando a todo supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo; no obstante, ello no resultaría fácticamente posible en el actual contexto peruano y lo que se conseguiría sería quebrar el actual sistema peruano de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; el

principal motivo: El problema estructural más complejo que enfrenta el Perú y que impide un aseguramiento universal, que es la informalidad²⁴.

3.2. Análisis crítico del Dictamen de Proyecto de Ley N° 8888/2024-CR que propone la incorporación de supuestos de accidentes de trayecto en la definición de las NTSCTR

Sin perjuicio de la propuesta modificatoria que se presenta en esta investigación, resulta relevante resaltar que con fecha el 7 de junio de 2025, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social del Congreso de la República del Perú determinó la aprobación por mayoría del Dictamen del Proyecto de Ley N° 8888/2024-CR; el cual, tiene como finalidad modificar las NTSCTR a efectos de incorporar en su definición de accidente de trabajo, “*aquellos accidentes laborales que ocurran durante el trayecto de ida o retorno al centro de trabajo cuando éste sea realizado en vehículos suministrados o contratados por la entidad empleadora, ya sea de manera directa o a través de terceros*”. Dicho dictamen también propone la exclusión consistente en “que los accidentes que sufren los trabajadores en el traslado de vehículos propios, no se consideren accidentes de trabajo” y, por ende, no se encuentren cubiertos por la cobertura del SCTR”. La transcripción de la propuesta modificatoria de las NTSCTR sería la siguiente (resaltado en negrita):

Artículo 2. Modificación:

Modifícase el literal a) del numeral 2.3 del artículo 2 del Decreto Supremo No. 003-98-SA, Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, el cual queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 2.- Accidente

(...)

2.3 No constituye accidente de trabajo

a) El que se produce en el trayecto de ida y retorno a centro de trabajo, en vehículos propios de los trabajadores.

(...)”

²⁴ En la región Lima casi 5 de cada 10 ocupados se encuentran en la informalidad y no cotizan para la seguridad social; asimismo, tenemos que la tasa de empleo informal en el Perú para el año 2019 fue de 72.7% (Ministerio del Trabajo y Promoción del Empleo, 2020); con lo cual, resulta fácticamente imposible hablar de universalidad.

Artículo 3. Incorporación

Incorpórese un último párrafo al artículo 2 del Decreto Supremo No 003-98-SA, Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, con el siguiente texto:

(...)

“Se considera accidente de trabajo aquel que ocurre durante el trayecto de ida o retorno al centro de trabajo, cuando dicho trayecto es realizado en vehículos contratados por la entidad empleadora, en vehículos de terceros contratados por ella, o en medios de transporte proporcionados por la propia entidad empleadora”.

Tal dictamen, si bien tiene una buena intención, en opinión de la autora resulta insuficiente y generaría controversias y vacíos legales. En primer lugar, en el Proyecto de Ley no se hace referencia al elemento ocasionalidad como uno de los sustentos válidos de la configuración de un accidente de trayecto-trabajo, sino que se regula como un supuesto independiente accidente de trabajo, como si no tuviera conexión con la definición general de accidente de trabajo prevista en las NTSCTR. Asimismo, no se regulan los presupuestos o criterios legales que configurarían un accidente de trayecto-trabajo, lo cual es determinante al producirse fuera del centro de trabajo; siendo que, la falta de incorporación de tales presupuestos generaría considerables controversias judiciales en un corto plazo; lo cual, podemos estimar en virtud de la experiencia comparada en países de la región. Por último, se podrían generar situaciones que se encuentran en una zona gris; como, por ejemplo, ¿Qué pasaría con los supuestos donde el vehículo en que se desplaza el trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo es de propiedad del trabajador, pero se encuentra arrendado al empleador (vehículo administrado por el empleador)? ¿Qué pasaría si el trabajador se desplaza al ir o regresar del centro de trabajo mediante un transporte pagado por el empleador mediante el concepto de movilidad supeditada a la asistencia al centro de trabajo? ¿Este transporte estaría siendo suministrado por el empleador?

Para efectos de poder emitir este Dictamen, en la etapa del Predictamen, se recabaron opiniones concordantes de diversas instituciones públicas, que coincidieron en la necesidad de actualizar las NTSCTR, pero con algunas observaciones. Así, se tiene a la del **Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE)**, que, mediante su Oficina General de Asesoría Jurídica, emitió una opinión favorable a lo propuesto por el Proyecto de Ley N° 8888/2024-

CR, pero con observaciones. Al respecto, coincidimos con el MTPE al proponer equiparar los supuestos de desplazamiento previstos en el artículo 93° del RSST como accidentes de trabajo; no obstante, discrepamos con la interpretación del MTPE del mencionado artículo 93° del RSST; la cual, según el MTPE es que “se regula como accidente laboral a aquellos desplazamientos de ida y retorno del centro de trabajo contemplados en una norma sectorial, a aquellos que se constituyan en una condición de trabajo o, a aquellos que se haya realizado en un vehículo proporcionado por el empleador”; interpretación, que se constituye en errónea, dado que el artículo 93° del RSST lo que regula es un “Deber de Prevención” de los mencionados supuestos en el desplazamiento del trabajador, mas no les otorga la calificación de accidente de trabajo; esto es, de ninguna manera se podría interpretar que, si el trabajador sufriera un accidente en los mencionados supuestos de desplazamiento, estos se convertirían automáticamente en un accidente de trabajo. Cabe precisar que, el artículo 93° del RSST no se refiere a la definición de accidente de trabajo, sino que se limita a regular un deber de prevención en determinados supuestos de desplazamiento del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo; dejando a salvo el derecho del trabajador o de su familia de interponer una demanda de daños y perjuicios en caso considere que se transgredió un deber de prevención por su empleador en los mencionados supuestos y por ende, se configuró un accidente en el desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo. Finalmente, esta entidad, tampoco propone que se regulen los presupuestos legales que configurarían un accidente de trabajo.

Por su lado, el **Ministerio de Salud del Perú**, mediante la Dirección General de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública, respaldó la propuesta del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, señalando que a la misma se incluya la precisión consistente en que *“se configurará el accidente de trayecto como accidente de trabajo siempre que el trayecto no haya sido interrumpido o desviado por motivos personales”*; sin embargo no se precisa si entre los motivos personales se encuentra la necesidad de llevar a un hijo a su colegio en el trayecto hacia el centro de trabajo por ejemplo (Principio Pro-Conciliación entre la vida familiar y laboral) . Mientras que, por su lado el Instituto Nacional de Salud de Perú mediante el Centro Nacional de Salud Ocupacional y Protección del Ambiente para la Salud (CENSOPAS) valoró que se haya fortalecido el deber de protección del empleador; no obstante, resaltó que esta propuesta no protege a aquellos trabajadores que debido a motivos prácticos usan vehículos propios en su trayecto al ir o regresar del trabajo; esto es, discrepa de la exclusión propuesta por el Proyecto de Ley N° 8888/2024-CR.

En suma, se evidencia que las mencionadas opiniones técnicas coinciden en la necesidad de homogeneizar la definición de accidente de trabajo de las NTSCTR, a efectos de incluir en esta a determinados supuesto de accidente in itinere; específicamente “a aquellos cuando el desplazamiento se produce en los vehículos suministrados o contratados por el empleador, de manera directa o a través de terceros”, con la finalidad de brindar una protección suficiente y oportuna de la seguridad social a los trabajadores que sufren estos supuestos de accidente in itinere. No obstante, desde la perspectiva y fundamentos de esta investigación hace falta la incorporación de regulaciones técnicas previstas en la propuesta modificatoria (presupuestos para la configuración del accidente trayecto-trabajo; considerar como trayecto válido para la configuración del accidente de trayecto-trabajo a aquel que toma como puntos de referencia dos centros de trabajo, además del centro de trabajo a la residencia habitual y viceversa; la aplicación del Principio Pro-Conciliación al momento de evaluar la configuración de un accidente de trayecto- trabajo).



CONCLUSIONES

- La actual legislación peruana en materia de aseguramiento “NTSCTR” a diferencia de la legislación de aseguramiento de riesgos laborales chilena, argentina, colombiana y española; no considera a ningún supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo, lo que genera automáticamente que ante la producción de cualquier accidente de trayecto no proceda el otorgamiento de la protección reparativa que brinda el SCTR “prestaciones asistenciales y económicas”, contando dichos trabajadores afectados con un grado de protección reducido.
- Del análisis de las definiciones de accidentes de trabajo en la normativa de salud peruana, la normativa preventiva de seguridad y salud en el trabajo general y especial (minera y de hidrocarburos) peruana y, la normativa de aseguramiento de los riesgos del trabajo bajo el marco de la seguridad social (NTSCTR); se ha verificado que las mencionadas definiciones de accidente de trabajo tienen como similitud la inclusión del “elemento ocasionalidad”. Dicho elemento permite interpretar válidamente la consideración del accidente de trayecto como un supuesto de accidente de trabajo al determinar la existencia de una vinculación – aun cuando sea indirecta – entre el desplazamiento y el trabajo. Inclusive – aunque aún de forma incipiente - este elemento ya ha sido utilizado por la jurisprudencia peruana para sustentar la configuración de un accidente de trayecto-trabajo.
- En Perú, existe un desfase entre la normativa preventiva general y especial de SST y, la normativa reparativa peruana “NTSCTR”; desfase, que se evidencia dado que la NTSCTR no ha incorporado a su definición de accidente de trabajo ningún supuesto de accidente de trayecto, mientras que, la normativa especial minera e hidrocarburos sí ha incorporado a su definición de accidente de trabajo supuestos de accidente de trayecto o desplazamiento cuando el transporte es suministrado por el empleador. En la misma línea, la normativa general de SST si bien no ha incluido en su definición de accidente de

trabajo algún supuesto de accidente de trayecto, sí ha regulado la protección vía el “deber de prevención” de supuestos del desplazamiento del trabajador al ir o regresar de su centro de trabajo: (i) cuando el empleador le suministra el transporte al trabajador de manera directa o indirecta, (ii) cuando el desplazamiento se constituye en una condición de trabajo o (iii) cuando el deber de prevención en el desplazamiento se encuentra regulado en una norma sectorial. El resultado de este desfase supone que, aun cuando hay accidentes de trayecto considerados como accidentes de trabajo por normas especiales de SST y/o protegidos por un deber de prevención por normas preventivas generales de SST, la única normativa que se toma como referencia para determinar la procedencia de las prestaciones del SCTR, es la actual normativa de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales “NTSCTR”.

- Este desfase e incompatibilidad entre las normas preventivas generales y especiales en materia de SST y las NTSCTR, viene generando controversias en sede judicial. Así, se ha identificado jurisprudencia incipiente del sector minería, en la que se identifica el incumplimiento al deber de prevención en los supuestos de desplazamiento cuando el empleador otorga los medios de transporte previsto en el artículo 93° del RSST; en los cuales, se llega a concluir que principalmente por tal incumplimiento al deber de prevención este accidente se convierte en un accidente de trabajo y, por tanto, procede la indemnización por daños y perjuicios. Lo cuestionable de esta jurisprudencia incipiente, es no se analizó la normativa especial aplicable a efectos de determinar la configuración de un accidente de trayecto-trabajo y, tampoco se analizó la NTSCTR para determinar la procedencia o no del SCTR.
- La legislación y jurisprudencia internacional comparada demuestra, que la referencia y regulación de accidentes de trayecto-trabajo y su configuración, no se constituye en algo nuevo, irracional, insensato y mucho menos motivo de exclusión de la protección del aseguramiento especial a los accidentes de trabajo bajo el marco de la seguridad social. Cabe resaltar que el derecho constitucional a la seguridad social tiene como finalidad del cubrir todo riesgo social en línea con la preservación de los derechos fundamentales a la salud y a vida del trabajador. En consecuencia, es casi una obligación tener en consideración el desarrollo y evolución de la legislación y jurisprudencia internacional comparada para efectos de esta investigación y de la propuesta modificatoria de esta investigación. Sin perjuicio de lo cual, cabe recordar que la norma anterior de

aseguramiento de accidentes de trabajo en Perú “SATEP”, nunca excluyó al accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo y por ende, se pudo interpretar jurídica y válidamente que dicho tipo de accidente era de carácter laboral.

- Para efectos de la aplicación del enfoque comparativo entre la jurisprudencia internacional, es pertinente centrar el análisis en los criterios legales que aparecen recurrentemente como fundamentos de derecho para efectos de sustentar la configuración del accidente de trayecto-trabajo y que son: **(i)** El elemento ocasionalidad **(ii)** El deber de prevención **(iii)** El principio pro-conciliación de la vida familiar-personal y laboral; así como, **(iv)** La configuración de los elementos constitutivos que configuran la producción de un accidente de trayecto-trabajo (Elemento teleológico, cronológico, topográfico y de idoneidad del medio); siendo que, luego de dicho análisis, se ha ratificado que dichos fundamentos de derecho permiten promover la modificación de NTSCTR en lo correspondiente a la consideración de los supuestos de accidentes de trayecto como accidente de trabajo, siempre que; el empleador haya intervenido otorgando el transporte de manera directa o indirecta, cuando dicho trayecto constituya una condición de trabajo y/o, cuando una norma sectorial peruana regula a un supuesto de accidente de trayecto como accidente de trabajo.
- Con respecto a la legislación y jurisprudencia comparada, se tiene como primer elemento objeto de comparación al “elemento ocasionalidad” (causalidad indirecta), siendo que una característica a resaltar es su elasticidad; la cual, viene permitiendo incorporar nuevos supuestos de accidentes en ocasión del trabajo en la legislación y especialmente en la jurisprudencia, sin sujetarse a interpretaciones rígidas al momento de determinar la existencia de la vinculación indirecta u ocasional entre el trabajo y el accidente y por ende, determinar la configuración del accidente de trabajo.

Aun cuando el elemento ocasionalidad también forma parte de la definición general de accidente de trabajo de las NTSCTR; no viene siendo aplicado – *salvo excepciones por jurisprudencia incipiente peruana* - para amparar la configuración de un accidente de trayecto-trabajo; siendo que la actual norma de aseguramiento de accidentes de trabajo excluye a todo supuesto de accidente de trayecto de la definición de accidente de trabajo.

- Se ha identificado al Principio Pro-Conciliación (segundo elemento), como aquella creación jurisprudencial aun no incorporada en la legislación objeto de comparación y que

se viene aplicando de forma expresa en la jurisprudencia española y, de forma implícita en la jurisprudencia chilena y argentina, con la finalidad de relativizar y flexibilizar la presencia de los elementos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo (Elemento teleológico, topográfico, cronológico y de idoneidad del medio), al considerar en su análisis una interpretación que prioriza la compatibilidad entre la vida personal-familiar y laboral de los trabajadores, teniendo en cuenta las nuevas formas de organización del trabajo, las formas usuales de comportamiento de las personas y la adaptación a la realidad social vigente. En consecuencia, cualquier conducta del trabajador que interrumpa el trayecto, pero tenga por finalidad satisfacer alguna necesidad personal o familiar no podrían suponer la ruptura del nexo causal entre el desplazamiento, el trabajo y el accidente.

- El tercer elemento objeto de comparación a nivel legislativo y jurisprudencial es el “Deber o Principio de Prevención”; el mismo, que se regula en las legislaciones preventivas de España, Argentina, Brasil y Colombia y que, implícitamente engloba a la prevención en el desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo en los supuestos donde el empleador interviene suministrándole al trabajador el transporte. Cabe resaltar, que este Principio cobra una importancia superior en Perú; pues, la regulación de un Deber de Prevención Específico a supuestos de desplazamiento al ir o volver del centro de trabajo: (i) cuando el empleador tiene injerencia suministrando el transporte al trabajador, (ii) cuando dicho desplazamiento se constituye en una condición de trabajo o, (iii) cuando una norma sectorial peruana regula el deber de prevención en el desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo; lo cual, evidencia los esfuerzos del legislador por brindar mayor protección al trabajador afectado por el incumplimiento de dicho deber de prevención en supuestos específicos del desplazamiento del trabajador al ir o volver del centro de trabajo (procedencia de una demanda de daños y perjuicios interpuesta por trabajador) y; ante la falta de protección por las NTSCTR de cualquier accidente que se genere en el desplazamiento del trabajador al ir o regresar del centro de trabajo.
- También se ha identificado como una creación de la jurisprudencia comparada, al cuarto elemento objeto de comparación y que se viene aplicando en los países de España, Argentina, Chile y Colombia y que son: Los elementos constitutivos del accidente de trayecto-trabajo; esto es: “El elemento teleológico, topográfico, cronológico y de idoneidad del medio”; cuatro elementos cuya configuración se analiza a efectos de determinar la

existencia o no de un accidente de trayecto-trabajo. Lo interesante en este caso, es la interpretación flexible y dinámica que viene realizando la jurisprudencia para llegar a determinar si se presentaron o no los elementos constitutivos de un accidente de trayecto-trabajo; siendo que dicha flexibilidad se sustenta en la aplicación de criterios de “razonabilidad y normalidad” y principios como lo es el de “conciliación entre la vida personal-familiar y laboral”, al momento de determinar la presencia de dichos elementos constitutivos y por ende, la configuración del accidente de trayecto-trabajo.

- La propuesta modificatoria de las NTSCTR que se presenta en esta investigación, se sustenta en argumentos de derecho previstos en la legislación nacional; así como en la legislación y jurisprudencia comparada internacional (Elemento Ocasionalidad Principio Pro-Conciliación, Principio de Prevención y los Elementos Constitutivos del Accidente de Trabajo); así como en las regulaciones promovidas por organismos internacionales (Convenio 121° de la OIT, sobre la consideración del accidente de trayecto en su definición; Convenio 102°, sobre las normas mínimas para las prestaciones de seguridad social y; Decisión 584, art. I, inc. n de la Comunidad Andina de Naciones, en lo relativo a la consideración del accidente que se produzca en el traslado del trabajador de su residencia a su centro de trabajo y viceversa, como accidente de trabajo). La implementación de esta propuesta no únicamente generaría un ordenamiento legal peruano coherente que otorgue seguridad jurídica; sino que también, reforzaría la protección y respeto del derecho a la seguridad social previsto en la Constitución Política del Perú.
- Asimismo, la propuesta modificatoria que se presenta se sustenta en el contexto fáctico peruano relativo a los sectores que realizan actividades riesgosas como son la minería e hidrocarburos; sectores, donde se identifica una mayor incidencia de jornadas atípicas, horas extras y pluriempleo; así como, estadísticas – *si bien limitadas* - en materia de accidentes en tránsito en actividades calificadas como de alto riesgo; escenario, que exige que el Perú incorpore en su definición de accidente de trabajo prevista en sus NTSCTR las condiciones bajo las cuales un accidente de trayecto se configurará accidente de trabajo, a fin de que los trabajadores puedan acceder a las coberturas que brinda el SCTR.

- El objetivo ulterior de esta investigación radica en modificar las NTSCTR a fin de poder otorgar una protección justa y suficiente “Procedencia del SCTR” a los trabajadores que realizan actividades de alto riesgo y sufren accidentes de trayecto en supuestos específicos del desplazamiento del trabajador al ir o volver de su centro de trabajo (cuando el empleador les suministra el transporte, cuando el desplazamiento se constituye en una condición de trabajo y/o cuando el accidente de trayecto es regulado como un tipo de accidente de trabajo en una norma sectorial peruana). Cabe resaltar que, la protección que otorga el SCTR no se limita a prestaciones de salud, sino económicas (indemnizaciones y pensiones de invalidez, sobrevivencia y gastos de sepelio); siendo estas últimas, las que difieren considerablemente - en beneficio del trabajador - a las otorgadas por cualquier otro seguro.
- Se realizó la evaluación y determinación de la viabilidad y sostenibilidad de la propuesta modificatoria presentada en esta investigación; para lo cual, se tuvo como referencia los “Lineamientos (principios) para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante”, regulados mediante el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM; lo cual, supuso principalmente determinar los costos y beneficios relativos a la implementación de la propuesta; así como, analizar la concordancia entre la propuesta modificatoria con las Políticas de Estado Peruano reguladas en el Acuerdo Nacional; específicamente, la Décimo Tercera referida al acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social y, la Décimo Cuarta sobre el acceso al empleo pleno, digno y productivo.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS Y REVISTAS

ANTACLI, G. (diciembre de 2008). La prevención de los riesgos y la seguridad en el trabajo: un desafío para la responsabilidad social empresaria. *Sistema Argentino de Información Jurídica*. [SAIJ - La prevención de los riesgos y la seguridad en el trabajo: un desafío para la responsabilidad social empresaria](#)

ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS DE SEGUROS – APESEG. (15 de julio de 2022). SOAT 20 años: Aseguradoras brindaron cobertura a 1.5 millones de víctimas de accidentes de tránsito. [SOAT 20 años: Aseguradoras brindaron cobertura a 1.5 millones de víctimas de accidentes de tránsito – APESEG](#)

CASTILLO, A. (01 de enero de 2025). Perú es uno de los países que más horas trabaja: ocupa el segundo lugar en Suramérica con 44,7 horas semanales. *La República*. [peru-es-el-pais-que-mas-horas-trabaja-y-ocupa-el-segundo-lugar-en-sudamerica-con-447-horas-semanales-atmp-2558409](#)

CÉSPEDES-REYNAGA, N., RAMÍREZ-RONDÁN, N., y OLIVERA, A. (diciembre 2024). Los múltiples empleos en Perú: características, tendencias y agenda de investigación. <https://acortar.link/BfjTDF>

CUADROS, E. (julio de 2024). La Evolución del concepto accidente de trabajo desde la perspectiva de la conciliación familiar. *Revista Derecho Social y Empresa*. (21).

CUBA, H. (2023). La adhesión a la OCDE y la salud. *El Montonero*. <https://elmontonero.pe/columnas/la-adhesion-a-la-ocde-y-la-salud>

DEL CAMPO, T. (2014). La configuración del Derecho a la Seguridad y Salud en el Trabajo, a partir de los elementos que conforman la Seguridad y Salud en el Trabajo, su regulación normativa y su modificatoria por la Ley N.º 300222. (Tesis de maestría, PUCP). <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r36878.pdf>

ESPINOZA, J. (2016). Derecho de la responsabilidad civil. Lima: Instituto Pacífico.

FERNANDEZ, J. (2007). El accidente de trabajo en el Sistema de la Seguridad Social (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica). Barcelona: Editorial Atelier.

GAJARDO, M. (2018). El deber de seguridad del empleador y el principio protector en Latinoamérica. *Revista del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social*. (138). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6762224>

HERNÁNDEZ, D. (1964). El ámbito objetivo de la Seguridad Social. AA.VV., *Diez lecciones sobre la nueva legislación española de Seguridad Social*, pp. 59-60.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. (1980). C121 - Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964 [Cuadro I modificado en 1980] (núm. 121). *Normlex*. https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312266

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. (1983). Ratificación del C156 - Convenio sobre los trabajadores con responsabilidades familiares, 1981 (núm. 156). *Normlex*. https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312301

INTERSEGURO – SOAT ¿Qué cubre el SOAT y cuáles son sus exclusiones? [Póliza: ¿Qué cubre el SOAT? | Interseguro](#)

LOUSADA. (14 de julio de 2015). Sentencia N.º 4058/2015 de TSJ de Galicia (A Coruña), Sala de lo Social, 14 de Julio de 2015, Recurso N.º 1660/2014. https://www.aepsal.com/wp-content/uploads/2016/01/TSJG-Coruña_IT-conciliacion.pdf

LUDUS. (14 de marzo de 2022). Accidentes in itinere: estadísticas, datos y cómo prevenirlos. <https://www.ludusglobal.com/blog/accidentes-in-itinere-estadisticas-seguridad-vial#:~:text=Los%20accidentes%20in%20itinere%20son,del%20total%20de%20accidentes%20aborales>

MARÍN, C. (2003). *El concepto de accidentes del trabajo, ante la jurisprudencia administrativa de la Superintendencia de Seguridad Social en el período 1992-2002* (Tesis de maestría, Universidad de Chile). <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/115114>

MINISTERIO DEL TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO (2020). Informe: una aproximación al modelo universal de aseguramiento de riesgos laborales para el Perú. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1440887/informe_aseguramiento_universal_de_riesgos_laborales.pdf

MIRANDA, G. (2019). El Seguro Chileno contra accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7165132>

MIRANDA, E. (2022). Más de 80 trabajadores han muerto en accidentes del sector minero desde el inicio de la pandemia del Covid-19. *Convoca*. <https://convoca.pe/agenda-propia/mas-de-80-trabajadores-han-muerto-en-accidentes-del-sector-minero-desde-el-inicio-de>

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA DE ESPAÑA. (agosto de 2024). Informe anual de accidentes de trabajo en España datos 2023. <https://www.sesst.org/wp-content/uploads/2024/09/fb20a685-d44d-8f99-50b4-59a546a3608b.pdf>

MONTAÑO, F. (2023). Minas formales con más muertes en sus operaciones son de mediana y gran escala. *Ojo Público*. <https://ojo-publico.com/sala-del-poder/minas-mas-muertes-pertenecen-la-mediana-y-gran-escala>

MONTESINOS, E. (05 de enero de 2024). Perú es uno de los países que más trabaja: ¿cuántas horas se labora en América Latina? *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2024/01/05/peru-es-uno-de-los-paises-que-mas-trabaja-cuantas-horas-se-labora-en-america-latina/>

MORON, G. (27 de abril de 2024). Hacia dónde va la Argentina en seguridad y salud en el trabajo. *Infobae*. <https://www.infobae.com/opinion/2024/04/28/hacia-donde-va-la-argentina-en-seguridad-y-salud-en-el-trabajo/>

NOTICIAS JURÍDICAS. (18 de abril de 2019). Accidente in itinere de trabajadora que se desvió para dejar a su hijo en casa de los abuelos un día no lectivo. <https://noticias.juridicas.com/actualidad/jurisprudencia/13892-accidente-in-itinere-de-trabajadora-que-se-desvio-para-dejar-a-su-hijo-en-casa-de-los-abuelos-un-dia-no-lectivo/>

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL DEL MTC (2024). Boletín estadístico de siniestralidad vial, Primer semestre 2024. <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024/>

PAIXÃO, S. (2023). La conciliación de la vida personal, familiar y laboral en el marco normativo de la OIT. *Organización Internacional del Trabajo*. https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40americas/%40oro-lima/%40sro-santiago/documents/publication/wcms_888481.pdf

POQUET, R. (2014). La doctrina judicial en la construcción del accidente de trabajo in itinere. *Revista de Trabajo y Seguridad Social*. (380). 111-144.

RAMÍREZ, L. (febrero de 2024). El accidente in itinere y el desvío del trayecto "habitual". *La Causa Laboral*. <https://lacausalaboral.ar/el-accidente-in-itinere-y-el-desvio-del-trayecto-habitual/>

RAMÍREZ-RONDAN, N. Y CÉSPEDES, N. (2024). Los múltiples empleos en Perú: características, tendencias y agenda de investigación. *Ideas*. <https://ideas.repec.org/p/rbp/wpaper/2024-013.html>

ROJAS, I. (2018). La ocasión como elemento esencial del accidente de trabajo en Italia y su enfoque jurídico-legal en Sudamérica. *Revista Chilena de Derecho del trabajo y de la Seguridad Social*. (9).

SEMPERE, A. (2021). El accidente 'in itinere' como contingencia laboral para Clases Pasivas. *Revista de Jurisprudencia Laboral*. (6). [BOE.es - El accidente 'in itinere' como contingencia laboral para Clases Pasivas](https://www.boe.es/boe/2021/04/20/BOE-A-2021-4000.html).

SERRANO, L. Las Normas Internacionales y Convenios de la Organización Internacionales del Trabajo, su Impacto en el Derecho Laboral y en el Ejercicio de la Función Inspectoral de

Trabajo. *Revista LABOREM.* (24). <https://www.spdtss.org.pe/wp-content/uploads/2021/09/Laborem24-26.pdf>

TAMAYO, N. (2017). El Carácter residual de la responsabilidad civil del empleador frente al seguro complementario de trabajo de riesgo. *Diálogo con la Jurisprudencia.* (24), 270.

TORMO, S. (2016). El accidente de trabajo in itinere. (Tesis para obtener el título, Universidad Zaragoza de España).

VALVERDE, J. (27 de abril de 2024) Accidente laboral in itinere (II): interpretación judicial del concepto. *DEVESA.* <https://www.devesa.law/accidente-laboral/>

VERA, D. (2024). Las jornadas atípicas y acumulativas en el sector minero y su relación con el derecho al descanso. (Tesis para obtener el magister, Pontificia Universidad Católica del Perú, Escuela de Posgrado).

VIGILANTE (2022). Pluriempleo en Perú: ventajas y consecuencias. <https://vigilante.pe/2022/12/01/pluriempleo-en-peru-ventajas-y-consecuencias/>

ZELENKA, A. (1953). Hacia la seguridad social. *Repositorio Institucional de Essalud.* <https://repositorio.essalud.gob.pe/handle/20.500.12959/1367>

DOCUMENTOS LEGALES

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN LABORAL DE BOGOTÁ (18 de noviembre de 2020). Sentencia N° 4704-2020. https://normograma.crc.com.gov.co/crc/compilacion/docs/CSJ_SCL_SL4704_2020_2020.htm

CORTE SUPREMA JUSTICIA DE BOGOTÁ (10 de agosto de 2022). Sentencia SL 3385. *Lexir.* <https://lexir.co/2023/06/06/accidente-de-trabajo-in-itinere/>

CONGRESO DE LA REPÚBLICA (23 de junio de 2025). Dictamen del Proyecto de Ley N° 8888/2024-CR, Ley que modifica el literal a) del numeral 2.3 del artículo 2 del Decreto Supremo N° 003-98-SA, Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo.

DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE CHILE (01 de febrero de 2017). Orden N° 559. <https://www.dt.gob.cl/legislacion/1624/w3-article-111111.html>

DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE CHILE (28 de mayo de 2018). Orden N° 2416. <https://www.dt.gob.cl/legislacion/1624/w3-article-115369.html>

JUZGADO DE LO SOCIAL DE CHILE (18 de septiembre de 2024). SJSO 992/2024 - ECLI:ES: JSO: 2024:992.

JUZGADO DE LO SOCIAL N°.4 DE PAMPLONA/IRUÑA DE ESPAÑA (10 de febrero de 2022). Sentencia 26/2022, Rec. 590/2021.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS (3 de abril de 2021) Decreto Supremo N.º 063-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS (31 de marzo de 2021) Exposición de Motivos del Decreto Supremo N.º 063-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante.

SALA DE LO SOCIAL DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL PAÍS VASCO. (06 de febrero de 2024). Sentencia N° 0002224/2023. *Poder Judicial España*. <https://www.poderjudicial.es/cgpi/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Pais-Vasco/Oficina-de-Comunicacion/Archivo-de-notas-de-prensa/EI-TSJ-PV-considera-accidente-in-itinere-el-sufrido-por-una-trabajadora-al-salir-de-la-empresa-para-ir-al-medico>

SUPERINTENDENCIA DE SEGURIDAD SOCIAL DE CHILE. (05 de febrero de 2021). Dictamen 14531-2021. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-620830.html>

SUPERINTENDENCIA DE SEGURIDAD SOCIAL DE CHILE. (10 de mayo de 2024). Dictamen 74938-2024. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-730233.html>

SUPERINTENDENCIA DE SEGURIDAD SOCIAL DE CHILE. (29 de enero de 2021). Dictamen 11417-2021. <https://www.suseso.cl/612/w3-article-620830.html>

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (25 de abril de 2018) Sentencia. <https://aldiaargentina.microjuris.com/2018/07/24/se-considera-in-itinere-el-accidente-de-la-trabajadora-cuando-iba-de-la-casa-de-su-novio-al-trabajo-pues-pernoctaba-alli-con-frecuencia/>

TRIBUNAL DE TRABAJO DE LA PLATA DE ARGENTINA (24 de agosto de 2022). Pronunciamiento/Sentencia Mjj 138299. *Al Día | Argentina*. <https://aldiaargentina.microjuris.com/2022/09/21/fallos-accidente-in-itinere-el-siniestro-de-transito-padecido-por-un-trabajador-que-fue-a-un-cajero-automatico-para-percibir-un-adicional-por-horas-extraordinarias-que-le-habian-depositado-ese-mismo/>

TRIBUNAL SUPREMO MADRID- SALA CUARTA, DE LO SOCIAL (17 de abril de 2018). Sentencia N° 000409/2018. *Vlex*. <https://vlex.es/vid/716887673>

TRIBUNAL SUPREMO, SALA CUARTA, (SOCIAL) (09 de febrero de 2023). STS 126/2023.
[STS 126/2023, 9 de febrero de 2023 - vLex España](#)

TRIBUNAL SUPREMO, SALA CUARTA, (SOCIAL) DE ESPAÑA (14 de febrero de 2011).
Sentencia. Vlex. <https://vlex.es/vid/276151955>

