



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
CARRERA: DERECHO**

**RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PATRONO EN ACCIDENTE IN
ITINERE EN LA NUEVA REALIDAD SOCIAL VENEZOLANA.**

**Autores: Liendo Moreán Daniela Estefanía.
C.I: 25.766.780.
Moubayed Faham Raymon Jorge.
C.I: 25. 955.521.**

SAN DIEGO, MARZO 2018.



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
CARRERA: DERECHO**

**RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL PATRONO EN ACCIDENTE IN
ITINERE EN LA NUEVA REALIDAD SOCIAL VENEZOLANA.**

Autor: Liendo Moreán Daniela Estefanía.
Moubayed Faham Raymon Jorge.

Tutor: Zabala Willy.
Fecha: Marzo 2018

RESUMEN.

La investigación tiene como propósito fundamental analizar la aplicación del Artículo 69 numeral 3 de la Ley Orgánica de Prevención Condiciones Y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT) para reflexionar si efectivamente procede la responsabilidad del patrono en los accidentes de trabajo *in itinere*, cuando el elemento de idoneidad del medio de transporte, uno de los supuestos concurrentes de esta figura jurídica, está ausente. El estudio se desarrolló bajo el esquema de una investigación documental de tipo jurídico y de carácter descriptivo; basada en fuentes primarias y secundarias como son las publicaciones de carácter oficial y la bibliografía especializada en el tema. Como resultado del análisis realizado, se recomienda interpretar la Ley en el marco de la nueva realidad socioeconómica que se manifiesta en Venezuela con el fin alcanzar soluciones que satisfagan a todas las partes involucradas en esta problemática.

Descriptores: *Accidente In Itinere, Responsabilidad Objetiva del Patrono, Responsabilidad del Estado.*

Dedicatoria.

Primeramente a Dios por ser la guía más importante en nuestras vidas , por darnos las fuerzas cada día para luchar por nuestros sueños

A nuestras familias por brindarnos el amor y apoyo necesario para lograr nuestras metas.

A nuestros amigos y a todas aquellas personas que de una u otra forma aportaron su granito de arena en momentos difíciles para lograr enfrentar los distintos desafíos de la vida.

Agradecimientos Daniela

Quiero expresar mi agradecimiento principalmente a Dios por ser el motor de mis logros.

Deseo dedicar este trabajo a las personas importantes en mi vida que siempre estuvieron apoyándome y dándome ánimos para lograrlo

A mi madre Zaidah Moreán, por ser la persona más especial para mí a lo largo de mi vida, siempre enseñándome lo bueno y lo malo, apoyándome en todo lo que me propongo Solo tú sabes cuanto me haz ayudado, sin ti nada seria posible, este logro es incluso más tuyo que mío.

A mi padre Amos Liendo, por ser siempre un apoyo y por enseñarme los valores de la vida. Gracias por tu ejemplo, mostrarme el mejor camino y ayudarme a realizar esta meta.

A mis hermanos Amos liendo Moreán y Daniel Liendo Moreán. Por ser los mejores hermanos del mundo, siempre estar para mí, darme todo, por cuidarme en todo momento y velar por mi bienestar a lo largo de toda la carrera.

A mis amigos a todas las personas que de una u otra forma intervinieron en la realización de este trabajo.

Gracias a nuestro tutor el abogado Willy Zabala por el conocimiento, ayuda y apoyo brindado desde el inicio de la investigación.

Agradecimiento Raymon.

Quiero darle las gracias a Dios por ser el motor de mi existencia. Y a todas las personas que me han ayudado en este trabajo.

Quiero dedicar este trabajo a las personas que mas quiero y quienes me han dado toda su ayuda y apoyo para lograrlo.

A mi madre por siempre brindarme tu amor y cariño.

A mi hermana.

A mi abuelo.

INDICE GENERAL

RESUMEN	ii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO	
I EL PROBLEMA	3
Planteamiento del Problema	3
Objetivos de la Investigación	8
Objetivo General	8
Objetivo Específico	8
Justificación de la Investigación.....	8
Alcance de la investigación	9
II MARCO CONCEPTUAL	10
Antecedentes de la Investigación.....	10
Bases Teóricas.....	14
Bases Legales	30
III MARCO METODOLÓGICO	38
Tipo de Investigación	38
Nivel de Investigación	39
Fases Metodológicas	42
IV CONCLUSIONES.....	44
Conclusiones	44
Recomendaciones	47
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	49
ANEXOS.....	52

INTRODUCCIÓN

La importancia del trabajo como hecho social radica en su carácter de Derecho Humano esencial para el sustento del tejido socioeconómico de la nación. Allí se evidencia el carácter fundamentalmente humanista de la Ley, al considerar el trabajo como un medio para el desarrollo mental y físico de los individuos y no como la simple venta de la fuerza de trabajo, con fin de alcanzar el bienestar individual y colectivo de los ciudadanos.

Partiendo de su definición establecida en el primer Artículo de la Ley Orgánica del Trabajo, de los Trabajadores y Trabajadoras, el trabajo como hecho social, viene a ser la piedra fundamental de toda la legislación en torno a la protección y garantía de derechos de los sujetos involucrados en el ámbito laboral, como “creadores de la riqueza socialmente producida”.

En este orden de ideas, la Ley se toma como un instrumento para lograr el equilibrio entre las fuerzas en conflicto dentro del medio laboral: el patrono y el trabajador, pues el legislador interviene para balancear las desigualdades y proteger al más vulnerable en un contexto social donde la empresa o el proceso productivo no se circunscriben a un hecho económico sino al fin último del Estado que viene a ser el hombre.

Sin embargo, cuando el entorno en cual se concibe el hecho jurídico cambia de manera radical, las condiciones que sustentan la legislación son interferidas y en consecuencia la factibilidad de aplicación se ve cuestionada por aquellos cuyos derechos resultan vulnerados, siendo este el caso de la responsabilidad del patrono en los accidentes de trabajo In Itinere en la Venezuela actual.

El artículo 130 previsto en la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT), establece la obligación que tiene el empleador de indemnizar al trabajador por cualquier accidente laboral incluido el acaecido en el trayecto del domicilio al lugar de trabajo y del lugar de trabajo a su domicilio personal.

En la actualidad existe una problemática que se presenta cuando las condiciones del medio de transporte no son las más idóneas para garantizar la integridad física del trabajador debido a la falta de unidades de transporte público por la coyuntura económica que atraviesa la nación; razón por la cual el gobierno regional y algunos transportistas han optado por ofrecer el servicio de traslados en unidades improvisadas que no ofrecen las garantías de seguridad mínimas establecidas en la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre. Esta situación expone a un riesgo inusual de sufrir accidentes a los trabajadores y deja vulnerables a los patronos ante la ocurrencia de una eventualidad no normada en la legislación.

La preocupación de los empleadores tiene razones de peso en virtud de lo determinado en la Ley sobre esta materia, debiendo hacerse responsables por cualquier percance que sufran los trabajadores en estas condiciones; pues existe una condición inusual donde la legislación no prevé la sustitución de los medios del transporte público por vehículos no aptos para el traslado de los ciudadanos; ante lo cual reclaman sea revisada la responsabilidad objetiva del patrono en la nueva realidad social venezolana.

La investigación está dividida en cinco capítulos a través de los cuales se expondrá; en el capítulo I se presenta el planteamiento del problema; seguidamente el Capítulo II analiza las bases teóricas y legales que dan sustento a la investigación. El Capítulo III describe la metodología empleada para desarrollar el estudio y finalmente el Capítulo IV donde se formulan los resultados alcanzados y las recomendaciones sugeridas para buscar alternativas a la problemática planteada.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

De acuerdo con estimaciones de la Organización Internacional del Trabajo OIT cada año alrededor de 317 millones de personas son víctimas de accidentes del trabajo en todo el mundo y 2,34 millones de personas mueren debido a accidentes o a enfermedades profesionales. Esta organización considera que la prevención es clave para mejorar la salud y seguridad en el trabajo y se ha planteado la importancia de lograr que las estrategias para evitar accidentes y enfermedades laborales sean reforzadas con un diálogo social que involucre a gobiernos y a organizaciones de empleadores y de trabajadores.

En este sentido la Organización interamericana del trabajo (OIT) en el documento Salud y Seguridad en el trabajo en América Latina y el Caribe (2016) señala que: “En la región existen retos determinantes en cuanto a seguridad y salud laboral, y que la falta de abordaje de estas asignaturas pendientes sobreexpone a los trabajadores a mayores riesgos en el trabajo”.

Las cifras que acompañan el informe, son alarmantes, destacan que cada 15 segundos muere un trabajador por causa de un accidente de trabajo y enfermedad ocupacional, hacen mención a los índices de siniestralidad por sectores económicos, así en el área industrial afirman que por cada 100.000 trabajadores se registran 11,1 accidentes mortales, en el sector agricultura la cifra es también significativa con 10,7 y el sector servicios registra una tasa de 6,9. Sectores económicos básicos que en la región americana tienen un enorme peso en el producto interno bruto y en porcentaje de contratación laboral como la construcción, la minería, y la pesca

figuran también entre aquellos en los cuales se produce la mayor incidencia de accidentes.

Para la OIT, cuyos objetivos son promover los derechos de los trabajadores, fomentado oportunidades en condiciones de igualdad, seguridad y dignidad, cobra vital importancia que la Región Americana en su conjunto posean el ordenamiento adecuado, esto se transforma en el marco jurídico, en políticas nacionales, así como en la planificación, ejecución y supervisión eficaz de programas de salud, seguridad en el trabajo y en todo el contexto que los rodea.

El informe aludido también resalta la necesidad de contar con medios de información, registro y notificación de accidentes laborales, ya que es la herramienta para establecer las prioridades y diseñar las estrategias en la prevención de los mismos, así como determinar los importantes costos humanos y en materia de productividad que generan tales siniestros.

Según cifras expuestas en el II Congreso Iberoamericano de Riesgos Laborales y Seguridad Vial (PRESEVILAB 2016), celebrado en Asunción, Paraguay, el costo de la siniestralidad en la vía laboral ronda entre el 1,2 y el 2,4% del PIB mundial anual. Este porcentaje se eleva a entre el 3 y el 4% del PIB de Iberoamérica, zona geográfica donde se estima que unas 30.000 personas fallecen al año debido a accidentes viales laborales, con lo que la aplicación de medidas y políticas de prevención en este ámbito son fundamentales, para reducir la cifra de siniestralidad, mortalidad y lesividad, y así apoyar a la Organización Mundial de la Salud (OMS) para conseguir alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

A la luz de estas elevadas cifras, todos los asistentes al Congreso han coincidido en que la seguridad y salud laboral es un elemento no sólo de responsabilidad empresarial, sino un elemento de competitividad de las empresas y, en consecuencia, de los Estados. No obstante la preocupación internacional en el tema, no todos los países latinoamericanos consideran la figura del Accidente In Itinere (en el camino), en su legislación laboral. En opinión de Gina Magnolia, Secretaria General de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS):

El accidente in itinere no es considerado accidente de tráfico laboral en muchos países de América Latina, aun cuando, según la OIT se producen 317 millones de accidentes al año y un elevado número de ellos son de tránsito. De esos, obviamente muchos son pérdidas de vidas humanas. Cada 15 segundos muere un trabajador en el trabajo. Esto nos muestra un desafío muy grande: en el trabajo se va a ganar la vida no a perderla. (Consulta online)

Esto demuestra la urgente necesidad para los trabajadores de muchos países latinoamericanos de que se produzca un avance en el marco jurídico en cuanto a los derechos laborales que los proteja en circunstancias específicas de riesgo vial.

Venezuela, afortunadamente, cuenta dentro de su legislación laboral con el recurso de la protección al trabajador por accidentes In Itinere. Sin embargo, la realidad social emergente en esta nación en los últimos años ha obligado a los juristas a formular nuevos instrumentos y métodos para la aplicación de las leyes en gran parte de los contextos legales; entre otros aspectos asociados a las garantías de los Derechos Humanos, derivadas de acuerdos alcanzados por el Estado venezolano para evolucionar y estar a la par de las continuas y urgentes transformaciones requeridas en el país en el marco de convenios internacionales sobre Derechos Fundamentales.

En este orden de ideas, la jurisprudencia laboral no escapa a estos procesos de cambios radicales experimentados en el país y el mundo. De allí que, los problemas sociales, la crisis económica y la conflictividad política configuren nuevos escenarios dentro del ámbito empresarial que obligan a replantear algunas normativas en materia laboral para mantener el equilibrio entre las fuerzas socioeconómicas que hacen vida en la nación.

Actualmente uno de los temas más controversiales dentro del derecho laboral es lo concerniente a la protección de los trabajadores en circunstancias sobrevenidas debido a la situación económica que perturba el desarrollo habitual de casi todas las actividades productivas del país. En consecuencia, acciones cotidianas como el traslado de los trabajadores desde su domicilio hasta el lugar de trabajo y viceversa se han convertido en las ciudades más pobladas de la geografía nacional en verdaderos motivos de preocupación para los patronos al quedar expuestos a cumplir con

indemnizaciones estipuladas en la ley por accidentes ocurridos debido a factores generados por el mal funcionamiento y la carencia del transporte público.

Con respecto a lo dicho, es importante acotar que la legislación venezolana establece como deber de los patronos proteger a los trabajadores de posibles accidentes desde el momento de salir de su domicilio hasta llegar al sitio de trabajo, indemnizando al empleado en caso de ocurrir alguna eventualidad en dicho trayecto. Este accidente de trabajo In Itinere está debidamente normado en el numeral 3 del artículo 69 la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT), siempre y cuando estén presentes al menos cuatro de los siguientes elementos en forma concomitantes: el factor geográfico, referido al trayecto habitual; el teleológico, es decir, por motivos estrictamente laborales; el cronológico, tiempo rutinario en que se realiza el trayecto; y el elemento de idoneidad, en cuanto al método y el medio de transporte seleccionado para el desplazamiento

Según se observa, la situación problemática se manifiesta cuando algunas de las condiciones establecidas para que se aplique la figura del Accidente de Trabajo In Itinere están temporalmente obstaculizadas por razones que escapan a la voluntad del patrono y el trabajador. Este es el caso en el cual la necesidad obliga a los trabajadores a tomar medios de transporte distintos a los reservados para este servicio, corriendo el riesgo de sufrir accidentes en unidades precarias y no reglamentadas por la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre (LTTT).

De los planteamientos anteriores se presenta la problemática expuesta en esta investigación que se genera en todo el territorio nacional por cuanto la recesión que atraviesa la economía venezolana ha hecho colapsar muchos de los sistemas de asistencia pública y entre ellos uno de los más perjudicados ha sido el sector transporte.

La controversia por los aspectos implícitos en un accidente de trabajo In Itinere en Venezuela cobra mayor relevancia debido a la particularidad que presenta el servicio de transporte público en la actualidad. De acuerdo a lo comprobado a través de la prensa, e información directa de los trabajadores, la coyuntura de crisis

económica que enfrenta el país ha traído como consecuencia que el servicio prestado por las unidades de transporte colapse hasta el punto de tener que habilitar otro tipo de unidades que no corresponden a los estándares de idoneidad establecidos para el transporte público.

Así, la población muchas veces debe movilizarse en camiones diseñados para el transporte de animales y mercancía, rudimentariamente modificados para el traslado de personas y sin ningún tipo de sistema de seguridad poniendo en riesgo la vida de los usuarios durante el trayecto a sus lugares de trabajo y a los hogares, todo ello porque los autobuses, busetas y minivans se encuentran averiados por falta de repuestos, neumáticos, lubricantes y todo tipo insumos para su funcionalidad y mantenimiento. Como resultado de esta situación, los patronos y trabajadores a nivel nacional, manifiestan su preocupación por la paralización de las líneas de transporte que traen consigo riesgos asociados.

Lo expuesto configura un escenario donde ambas partes, tanto el patrono como el trabajador resultan vulnerables ante la posibilidad cierta de que ocurra un accidente u otra eventualidad de riesgo fatal en el trayecto del domicilio al lugar de trabajo o viceversa, motivando la inquietud de los empresarios en solicitar un análisis formal y equilibrado del contexto jurídico en el cual se plantea la responsabilidad objetiva del patrono en la protección y consecuente indemnización de los trabajadores ante una probable eventualidad.

En este sentido, la investigación se orienta al estudio de los preceptos establecidos en las leyes, para constatar la situación de debilidad de los patronos en medio de estas circunstancias excepcionales y, de ser el caso, generar la obligatoria reflexión en torno a una revisión y flexibilización de las disposiciones contenidas específicamente en la LOPCYMAT en cuanto a las condiciones en que se presenta el Accidente de Trabajo In Itinere, de manera que no se vea comprometida la responsabilidad legal de las empresas ni mermado su capital humano y monetario ante posibles demandas, con el consecuente riesgo de cierre y pérdida de puestos de trabajo, escenario no deseado para ninguna de las partes.

Partiendo de estos planteamientos, el estudio se propone responder la siguiente interrogante,

¿Es procedente la responsabilidad jurídica objetiva del patrono derivada de un accidente de trabajo In Itinere, cuando no se cumple con el elemento de idoneidad en el medio de transporte debido a situaciones excepcionales de crisis en el país?

Objetivos de la Investigación

Objetivo General: Analizar la responsabilidad objetiva del patrono derivada de un accidente de trabajo In Itinere, debido a situaciones excepcionales de crisis en Venezuela.

Objetivos Específicos:

1. Interpretar el principio de corresponsabilidad del Estado, patrono y trabajador en accidente de trabajo In Itinere.
2. Examinar la teoría de los cuatros elementos concurrentes para la calificación del accidente de trabajo In Itinere.
3. Analizar la realidad venezolana como elemento de transformación del concepto jurisprudencial de accidente de trabajo In Itinere.

Justificación de la Investigación

Analizar la figura jurídica del accidente de trabajo In Itinere y su aplicación en medio de un escenario de crisis nacional, resulta especialmente relevante desde la perspectiva académica por la importancia de su interpretación y más aún en el aspecto socioeconómico actual; de hecho, los elementos que están implícitos en este concepto lo convierten en un tema controvertido por sus implicaciones, por una parte para el patrono como garante de este instrumento de protección y por la otra para los

trabajadores quienes resultan afectados por el incumplimiento de las condiciones de seguridad previstas en la Ley.

Es en este contexto donde surge la motivación a investigar los factores que intervienen en la aplicación de la Ley bajo una circunstancia excepcional que deja particularmente indefensos a los empleadores ante los costos de indemnización a los trabajadores por los accidentes In Itinere, toda vez que se ha incumplido con al menos uno de los elementos que lo determinan jurídicamente. Se trata de la idoneidad del medio de transporte utilizado por los trabajadores para trasladarse desde el domicilio personal al sitio de trabajo y viceversa

Los aportes prácticos derivados de esta investigación se basan en los resultados del análisis de la situación planteada en virtud de generar la obligatoria y urgente búsqueda de mecanismos que puedan dar soluciones efectivas a la aplicación de esta Ley en condiciones excepcionales, que pueden resultar en la toma de decisiones no deseadas por parte de la gerencia ante el riesgo de asumir la responsabilidad por indemnizaciones onerosas que perjudiquen de forma permanente el patrimonio de la empresa.

Por otra parte, con la presentación de este informe se pretende contribuir con un aporte teórico al conocimiento existente sobre este tópico para fomentar el debate, el análisis y la interpretación de La Ley a través de un estudio sistemático de los fenómenos socioeconómicos que hoy en día la rodean.

Alcance de la Investigación

La investigación está circunscrita desde el punto de vista geográfico al territorio de la República Bolivariana de Venezuela, en virtud que las razones que la sustentan tienen carácter nacional toda vez que la situación planteada es la misma en las ciudades donde se presentan problemas con el transporte público, recurriendo a mecanismos no idóneos, y que la leyes que regulan los accidentes de trabajo In Itinere en Venezuela son de aplicación general.

CAPÍTULO II

MARCO CONCEPTUAL

Antecedentes de la Investigación

El primer trabajo considerado es la investigación de González A (2015) que lleva por título: "Medidas para prevenir riesgos laborales y mejorar el medio ambiente de trabajo en una Empresa de café", presentado para optar al título de Licenciado en Relaciones Industriales de la Universidad de Carabobo, tiene como objetivo analizar los aspectos vinculados a la prevención de los riesgos laborales y mejora del medio ambiente de trabajo, con el fin de determinar el cumplimiento de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT) en una empresa procesadora y empacadora de café. El estudio es descriptivo y de campo.

En cuanto al método se realizó en tres etapas: a) diagnóstico de la empresa a través de la observación directa b) entrevista estructurada al supervisor c) Análisis de contenido de la ley para verificar los incumplimientos preventivos requeridos para en el marco legal. En la conclusión se destaca que existen diversos tipos de riesgos en la empresa, así mismo que la supervisión no ha aplicado medidas de control de los riesgos, seguridad y salud.

Con base a lo anterior, recomendaron estrategias preventivas que se dirigieron a cuatro aspectos: a- Seguridad en el trabajo, b.Higiene industrial, c- Medicina en el trabajo y d- Ergonomía. Se destaca el hecho que la empresa omite el cumplimiento de la LOPCYMAT y la Norma Técnica 01- 2008 desfavoreciendo la salud y seguridad de los trabajadores e incrementando la posibilidad de sanciones legales por parte de los organismos gubernamentales responsables de la supervisión y control.

En este trabajo se aprecian las reiteradas faltas de las empresas venezolanas en materia de salud y seguridad laboral, tanto de información como de implementación por lo que finalmente se proponen diversas medidas estratégicas que deberán estar integradas dentro de la planificación de prevención de riesgos laborales de la empresa teniendo en cuenta para su posterior aplicación, la opinión y consiguiente participación de los trabajadores, como sujetos primarios del hecho, y los patronos como garantes de la seguridad, atendiendo a las leyes que rigen la materia. Esta investigación sirvió de apoyo para conocer la realidad actual de la aplicación de la Lopcymat.

Si bien se considera acertado y pertinente el estudio descrito, este trabajo además persigue enfatizar en circunstancias excepcionales que escapan del control de riesgo del patrono como responsable en accidentes laborales, específicamente in itinere y busca poner el énfasis en la corresponsabilidad del Estado como garante constitucional para la seguridad, la salud, la dignidad y el desarrollo sostenido de los trabajadores como pieza fundamental de la sociedad.

La segunda investigación analizada fue la de Blandon S (2014), titulada: El accidente in itinere o de trayecto, en Colombia, España, Argentina y Chile (Derecho Comparado), elaborada para optar al título de Especialista en Derecho de la Seguridad Social de la Universidad de Antioquia, cuyo objetivo es establecer las comparaciones en la normatividad vigente en los países antes mencionados, estableciendo el nexo causal como elemento constitutivo del accidente in itinere, siendo la primera causa el trabajo como generador y conector que lleva al origen del accidente. Es una investigación documental, con elementos de tipo descriptivo que se apoya en un diseño bibliográfico y fuentes hemerográficas.

Como conclusiones finales el estudio refleja que países como España, Argentina y Chile, han actualizado su legislación en cuanto al tema de accidente in itinere y existe una amplia interpretación jurisprudencial y de doctrina, sin embargo Colombia es un país de poco avance normativo sobre este tipo de accidentes y la norma que rige la materia tiene limitaciones y poco alcance lo que demuestra el poco interés

legislativo en un tema tan sensible, que además como se maneja la responsabilidad objetiva en este tipo de accidentes es necesario el establecimiento de parámetros que delimiten el alcance en la interpretación de la norma , indicando que circunstancia no deben ser consideradas accidentes laborales.

Este trabajo es pertinente con la investigación planteada, ya que se consideró necesario conocer las diferentes normativas sobre el accidente in itinere de países de América Latina y de España, cuya jurisprudencia ha tenido desde siempre gran influencia en la legislación venezolana. Ya que este tipo de siniestro hace parte de los riesgos profesionales de acuerdo a la norma vigente de cada país, el estudio permitió establecer similitudes y diferencias con la ley orgánica de prevención y medio ambiente de trabajo, LOPCYMAT (2005) que es el instrumento jurídico de Venezuela en esta materia.

Igualmente fue considerado el estudio de Verdeguer M (2013) Titulado: “Accidentes in itinere y en misión: implantación y desarrollo de campañas de sensibilización en la comunidad valenciana.” Presentado para optar por el título de Doctor en Psicología de la Universidad de Valencia, España. Se trata de un proyecto factible, apoyado por una investigación de campo, en el cual se utilizó la técnica de encuesta y el instrumento cuestionario.

Este trabajo se relaciona con la investigación ya que refleja la elevada incidencia de los accidentes mortales relacionados con los desplazamientos de los trabajadores dentro del horario laboral, y como la influencia de diversos factores de riesgos están presente de forma considerable en el siniestro, propone una planificación que tenga en cuenta todas las variables que inciden y que fueron contrastadas en el estudio , así como la intervención en el proceso de implementación tanto de los trabajadores como de las empresas.

Este estudio está basado en la concurrencia de todos los elementos para la calificación de accidente de trabajo in itinere, por lo que la responsabilidad es compartida entre trabajador y empresa, sin embargo el estudio objeto de esta

investigación lleva implícito la falta de idoneidad del transporte público en Venezuela, que le es atribuida constitucionalmente al estado, por lo tanto se convierte en corresponsable de la ocurrencia del siniestro al no poder garantizar su prestación en forma satisfactoria y debe ser considerado sujeto a demanda.

Se consideró el trabajo de Cepeda O (2013), titulado: “Responsabilidad Patronal Subjetiva Nacida de los Accidentes en el Campo de Trabajo”, para optar al título de Abogado de la Universidad José Antonio Páez. El estudio se presenta como una investigación de tipo documental, descriptiva, elaborado a través de tres fases en las cuales se analiza la responsabilidad del patrono de indemnizar a los trabajadores cuando no ha cumplido con las normas de seguridad, higiene y prevención estipuladas en la LOPCYMAT. De allí que, como resultado de la investigación se promuevan jornadas de información y orientación con el fin de reducir las fallas en la prevención de accidentes en el campo de trabajo.

Por su parte, Araujo, R y García, M (2013) en su investigación titulada: “Alcance de la Responsabilidad del Patrono en el Accidente In Itinere Previsto en la legislación Venezolana”, para optar por el título de Abogado de la Universidad Rafael Urdaneta, quienes a través de un estudio documental descriptivo de carácter jurídico, analizaron los elementos que deben estar presente en un accidente in itinere, para que el patrono tenga la obligación de responder por los daños, civil, administrativa, penal y objetivamente de acuerdo a lo establecido en la LOPCYMAT; y finalmente recomiendan a los patronos gestionar un servicio de transporte confiable y en condiciones de seguridad que permita reducir el riesgo de accidentes con los consecuentes daños patrimoniales para el empleador.

Igualmente fue considerado el estudio de Camejo D. (2013), de nombre: Teoría del riesgo profesional en Venezuela., para optar al título de Especialista en Derecho del Trabajo y Seguridad Social. En este estudio se hace una reseña histórica de las teorías de la responsabilidad objetiva, teorías de la responsabilidad patronal y sobre la doctrina de la responsabilidad objetiva del empleador. La investigación se basó en un estudio documental, dogmático jurídico y de carácter descriptivo, con un diseño de

tipo bibliográfico. Como resultado se demostró la existencia de dos nociones cardinales: la culpa y el riesgo, la primera, con el paso de los años, derivó en la responsabilidad del patrono aun cuando no se pueda imputar culpa alguna. En cuanto a la responsabilidad objetiva, la Ley Orgánica del Trabajo, los trabajadores y las trabajadoras (2012) hace responsable al empleador haya o no haya culpa en el acaecimiento de infortunios laborales.

Del trabajo revisado se obtuvo importante información sobre los elementos que intervienen en la determinación de la responsabilidad patronal en los accidentes de trabajo; de manera que sirve de apoyo para llegar a los objetivos previstos para esta investigación que va más allá de los eventuales accidentes en el campo de trabajo y analiza su ocurrencia en un clima socioeconómico convulso que no permite garantizar la seguridad de los trabajadores durante su traslado hacia su sitio de trabajo y luego en su retorno al domicilio, como está previsto en la Ley orgánica de prevención, condiciones y medio ambiente de trabajo.

Los antecedentes permiten contextualizar la investigación a la luz de experiencias similares en el estudio del tema seleccionado; de esta forma, se aprovechan los aportes que otros investigadores pueden haber hecho y en consecuencia el trabajo se orientará hacia nuevos elementos que le confieran un carácter inédito, con nuevas contribuciones que vienen a enriquecer la teoría sobre la responsabilidad objetiva del patrono en accidentes In Itinere, en el marco de una realidad socioeconómica en crisis, como la venezolana actualmente, para la óptima aplicación de las regulaciones establecidas en la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo.

Bases Teóricas.

La Corresponsabilidad del Estado, Patrono y Trabajador en Accidentes de Trabajo In Itinere.

Responsabilidad

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española (RAE), el término Responsabilidad hace referencia al compromiso u obligación de tipo moral que surge de la posible equivocación cometida por un individuo en un asunto específico. La responsabilidad es, también, la obligación de reparar un error y compensar los males ocasionados cuando la situación lo amerita. Procede del latín *responsum*, del verbo *respondere*, que a su vez se forma con el prefijo *re*, que alude a la idea de repetición, de volver a atrás, y el verbo *spondere*, que significa "prometer", "obligarse" o "comprometerse".

Responsabilidad Objetiva del patrono.

Cuando un sujeto responde de un hecho causado por él aunque no haya tenido voluntad de realizarlo se denomina responsabilidad objetiva o responsabilidad por riesgo, su regulación aparece vinculada a las leyes de accidentes laborales; el patrono responde por el daño físico al trabajador en las labores realizadas o a consecuencia de ellas, con total independencia de la culpa o negligencia de la propia víctima. El daño causado debe ser reparado, creando la objetivación de la responsabilidad.

En la relación laboral el trabajador tiene el derecho de demandar las prestaciones e indemnizaciones que se deriven de un siniestro o infortunio atendiendo a la responsabilidad del patrono y a la gravedad de la lesión, así mismo los órganos jurisdiccionales tienen el deber de tramitar la demanda. Esta tiene dos objetos, en primer término el cobro de prestaciones e indemnizaciones que se deriven del siniestro, y por otro lado la determinación del origen de esas cantidades en dinero que se reclaman en la demanda.

En Venezuela la legislación en materia de accidentes de trabajo recoge la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, por lo tanto el demandante no necesita probar la culpa, la negligencia, o impericia del patrono, en este caso el demandado es a quien le corresponde la demostración que la víctima causó el daño de manera inexcusable.

Al respecto Sánchez, C. (2010) señala,

La carga de la prueba en la acción de daños y perjuicios corresponde a la víctima sólo en cuanto a la existencia del daño y el uso de mecanismos peligrosos por parte de la persona demandada; mientras que a ésta corresponde oponer como excepción y demostrar que el daño se produjo por culpa o negligencia de la víctima. (Pag. 20)

Los fundamentos de la Responsabilidad Objetiva los expone Kart Larenz (1959) en su obra Derecho de obligaciones II,

La responsabilidad no se funda en que el responsable haya obrado injustamente, sino en que está obligado a soportar en virtud de la ley el riesgo de producir un daño para otro unido a una actividad autorizada. Responsable es, en principio, aquel que conoce y domina en general la fuente u origen del riesgo, aunque no necesariamente el curso del acontecimiento producto del daño, y que no con carácter transitorio obtiene provechos de la misma; Se le impone la responsabilidad por los riesgos unidos generalmente para otros por la explotación, por la tenencia de su animal o por la utilización de su vehículo, porque aparece socialmente justificado que cargue con el riesgo del daño, y no aquel a quien “causalmente” se le haya producido un daño de esta clase. Lo cual se funda en el pensamiento de que el que obtiene la ventaja ha de tomar también sobre sí los perjuicios que a ella van unidos para otros.

Se puede decir que la persona que emprende una actividad permitida que puede crear o mantener una fuente de peligros para otros carga sobre sí por ello una responsabilidad especial y, como consecuencia, ha de responder del peligro. Así pues, en el supuesto de la responsabilidad por riesgo se trata de una imputación más intensa desde el punto de vista social respecto de una determinada esfera de riesgos, de una distribución del riesgo de daño adherido a una determinada actividad según los patrones o medidas, no de la imputabilidad y de la culpa, sino de la asignación del riesgo a aquel que lo crea o domina, aunque sólo en general (p. 664)

La Sala de casación Social del Tribunal Supremo de Justicia al respecto de la responsabilidad Objetiva del patrono en accidentes laborales, reitera el criterio de la teoría del riesgo profesional, tal como lo señala en la sentencia 86 de fecha 7 de Febrero de 2014 cuyo ponente es la Magistrada Carmen Elvira Porra de Rojas en el caso Marcos Hernández contra Exxonmobil de Venezuela en los siguientes términos.

Tal y como fue referido anteriormente, la doctrina pacífica y reiterada de la Sala ha sostenido que la teoría del riesgo profesional, al tener su origen en la responsabilidad objetiva por la guarda de la cosa (presunción del artículo 1.193 del Código Civil), trae como consecuencia el deber de reparar tanto el daño material como el daño moral. En este sentido, la teoría del riesgo profesional aplicable al patrono por los accidentes o enfermedades profesionales que sufran sus empleados, lo hace responder objetivamente, independientemente de la culpa, tanto por el daño material como por el daño moral, siempre que “el hecho generador (accidente o enfermedad profesional) de daños materiales pueda ocasionar, además, repercusiones psíquicas o de índole afectiva al ente moral de la víctima”

En la misma sentencia la sala se reitera:

A tal efecto, esta sala de Casación social, en sentencia N° 1474 del 8 de Noviembre de 2005 (Caso Yeluximar del Carmen Leonardi Monzón contra Condominio Centro Comercial Ara), sostuvo lo siguiente.

(...) resulta significativo insistir en que si bien es cierto la teoría del riesgo profesional aplicable a los accidentes o enfermedades profesionales y que la ley sustantiva laboral recoge en su capítulo (sic) “de los infortunios laborales” tuvo su origen o se inspira de la responsabilidad objetiva de la guarda de la cosa regulada en el derecho común expresamente en artículo 1193 del código civil, la ley orgánica del trabajo es una ley especial que prevé una normativa específica que no le da cabida al hecho de un tercero como causa eximente de responsabilidad del patrono en materia de infortunios laborales. Tal aseveración se patentiza de la disposición contenida en el artículo 563 e iudem (sic) que señala:

“Quedan exceptuados de las disposiciones de éste título y sometidos a las disposiciones del derecho común o a las especiales que les conciernen, los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales que sobrevengan:

A) cuando el accidente hubiese sido provocado intencionalmente por la víctima

B) Cuando el accidente sea debido a fuerza mayor extraña al trabajo, si no se comprobare la existencia de un riesgo especial

C) Cuando se trate de personas que ejecuten trabajos ocasionales ajenos a la empresa del patrono

D) Cuando se trate personas que ejecuten trabajos por cuenta del patrono en sus domicilios particulares

E) Cuando se trate de miembros de la familia del propietario de la empresa que trabajen exclusivamente por cuenta de aquel y viven bajo el mismo techo

De las consideraciones hasta ahora expuestas, se desprende sin lugar a dudas que las circunstancias de que medien la intervención de un tercero en el acaecimiento de un infortunio laboral podría constituir una causa atenuante a los efectos de la estimación de la indemnización por daño moral , pero la responsabilidad objetiva del patrono en materia de accidentes o enfermedades profesionales que está basada en el riesgo que este asume por ser quien lo origina y recibe los beneficios del trabajo es procedente independientemente de la culpa o negligencia del empleador, siempre que se configure el presupuesto del hecho esencial como lo es que el accidente o enfermedad provenga del trabajo mismo o con ocasión directa de él .

En la legislación venezolana el accidente de trabajo se encuentra definido en el artículo 69 de la Ley orgánica de prevención y condiciones y medio ambiente de trabajo LOPCYMAT (2005): “Todo suceso que produzca en el trabajador o la trabajadora una lesión funcional o corporal, permanente o temporal inmediata o posterior, o la muerte, resultante de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el curso del trabajo, por el hecho o con ocasión del trabajo”

En este contexto la normativa vigente en Venezuela si establece de manera taxativa el accidente in itinere como accidente de trabajo, lo que configura la responsabilidad objetiva del patrono en ésta materia; en el artículo 69 de la Ley de prevención y condiciones y medio ambiente de trabajo LOPCYMAT (2005), antes mencionado, en el numeral 3 establece :”Los accidentes que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia o desde su centro de trabajo” Lo que conlleva a consecuencias jurídicas morales y materiales al patrono como responsable, aun cuando en el infortunio medie la actuación de un tercero, como lo confirma la sala de

casación social de manera reiterada en las sentencias 1474 del 2005 y 86 del 2015 expuestas en este estudio.

De manera que en vista que un importante porcentaje de accidentes de trabajo con saldo de víctimas mortales e incapacitantes, se producen durante el trayecto al trabajo y expuesta la situación problema objeto de este estudio en cuanto a la realidad actual del sector transporte público venezolano, el riesgo se incrementa para el patrono y con él la responsabilidad de indemnización al trabajador por el accidente in itinere.

Responsabilidad del Estado.

La responsabilidad objetiva del patrono en el accidente In Itinere está claramente definida por las leyes venezolanas de acuerdo a lo planteado anteriormente; sin embargo, con respecto a la responsabilidad del Estado, la competencia nacional descrita en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT) no establece ningún tipo de responsabilidad en situaciones especiales de carencia total en el servicio de transporte público con respecto al accidente In Itinere, quedando el patrono en situación de vulnerabilidad al responder objetivamente por un riesgo que escapa a su control. Así, en el Artículo 4 (LTTT) se encuentra establecido:

Es de la competencia del Poder Público Nacional en materia de tránsito y transporte terrestre lo relacionado con licencias de conducir; registro vehicular; tipología de unidades de transporte; condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas; el transporte público de pasajeros en rutas suburbanas, interurbanas, metropolitanas y periféricas, sin menoscabo de las competencias que la ley y los reglamentos atribuyan a los Municipios; el transporte de carga; la circulación en el ámbito nacional; el régimen sancionatorio; el control y fiscalización del tránsito en la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los estados y municipios; las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento y gestión de la vialidad, así como la concesión, el ordenamiento de las estaciones de peajes, el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y las demás que le atribuya la ley.

Y más adelante en el artículo 12 se encuentra señalado, “La prestación del servicio de transporte terrestre se ajustará a los principios de comodidad, calidad, eficiencia y seguridad para el usuario”.

De acuerdo a estos artículos, el Estado debe velar por las “condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas ajustado a los principios de comodidad, calidad, eficiencia y seguridad”.

Un estado social de derecho y de justicia que tiene como fines esenciales la defensa y el desarrollo de la persona, el respeto a su dignidad y bienestar, debe materializar estos principios mediante la adecuada prestación de los servicios públicos. Al respecto Crettella (1971) aclara, “A la noción de servicio público corresponde en la práctica un servicio concreto que por la importancia que reviste no puede ser interrumpido” (pág.77).

Pares A (2014), complementa la idea de la forma siguiente:

... ¿Cómo se puede entender como valores fundamentales del ordenamiento jurídico la solidaridad y el bien común; como puede desarrollarse una persona, como puede entender que es respetada su dignidad; como promover la prosperidad y el bienestar del pueblo si no existe un derecho fundamental a la adecuada prestación de los servicios públicos y los mecanismos para asegurar por vía jurisdiccional su ejercicio? (pág12)

Por lo tanto, es necesario que los ciudadanos cuenten con las herramientas legales para que hagan valer esos derechos fundamentales, y que se materialicen en valores como lo establece la Constitución siendo la vía para concretarlos la jurisdicción contencioso administrativa, de ésta manera se dará cumplimiento al Artículo 259 de la carta magna.

En este contexto, el sistema de transporte urbano está concebido para permitir a los ciudadanos movilizarse desde sus hogares a sus lugares de trabajo, recreación, diversión, cultura, deporte, en fin, participar en las actividades urbanas características de las ciudades. Esto hace que el transporte se constituya en un derecho adquirido por

la población y que el Estado se convierta en garante de este servicio para contribuir con la calidad de vida de los habitantes de las ciudades.

Ahora bien, siendo la movilización una de las necesidades básicas de la población y el Estado garante por cubrir esta necesidad, se hace necesario que el Estado formule políticas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio de transporte, entendiendo como la formulación de políticas, el proceso mediante el cual el Estado planifica y toma acciones con la finalidad de cubrir las necesidades básicas de la sociedad. En el caso del transporte urbano, tal como lo señala Ocaña (2003) “El objetivo de una política de transporte no es simplemente movilizar a los usuarios, sino aumentar, de manera global, el bienestar de los habitantes” (p. 19).

Así, formalmente la responsabilidad del transporte urbano en Venezuela es del gobierno nacional y los municipios, estos últimos garantes de la prestación del servicio de transporte público urbano, en cuanto a la organización de rutas y control de la tarifa del pasaje para lo cual diseñan políticas locales de transporte bajo los lineamientos de la política nacional.

No obstante, en el caso planteado en esta investigación, los gobiernos regionales y locales ha tratado de solventar el caos producido en el transporte por la escasez de repuestos y el deterioro continuo y sostenido de las unidades de transporte público, con la incorporación de vehículos no aptos para la prestación de este servicio colocando a los usuarios en situación de riesgo y a los empleadores ante la responsabilidad de tener que asumir indemnización de sus trabajadores por un eventual accidente in itinere.

Elementos Concurrentes para la Calificación del Accidente de Trabajo In Itinere.

Desde años recientes y según notas de prensa los accidentes in itinere han aumentado de forma preocupante para el Estado, los patronos y por supuesto, los trabajadores; aquí es importante destacar que muchas veces se piensa solo en los accidentes de tráfico, que son casi un 90% del total, pero también lo son otro tipo de accidentes como un esguince andando por la calle, caerse en las escaleras del metro,

caerse de la bicicleta con la que se va a trabajar, caerse por las escaleras del edificio donde se vive, entre variables situaciones, que sin embargo, están tipificados como accidentes de trabajo.

La expresión “in itinere” proviene del latín y significa, literalmente, “en el camino”. Un accidente in itinere será pues, un accidente en el camino de casa al trabajo y viceversa, claro está, cuando estamos hablando de salud y de seguridad vial laboral.

El incremento en este tipo de accidentes se debe por una parte, a los cambios que se están produciendo en las funciones que han de realizar los trabajadores, entre las que cada vez más se incluye la conducción de vehículos, asumir tareas fuera de empresa, entre otras, debido a la precarización del mercado de trabajo, junto con el incremento del número de desplazamientos, que provoca en muchos casos la obligación de simultanear varios empleos.

En el caso de Venezuela, estas causas se ven agravadas por otra de mayor peso cual es el colapso del transporte público y la situación de precariedad que deben afrontar los trabajadores a la hora de desplazarse dentro la ciudad y hacia las poblaciones vecinas para llegar a sus sitios de trabajo.

La cobertura bajo la figura de responsabilidad objetiva que el patrono debe brindar a sus empleados está definida y reglamenta en la LOPCYMAT y de allí derivan los elementos específicos que deben concurrir (han de cumplirse todos a la vez) para que efectivamente se trate como un caso de Accidente in itinere. A continuación se definen estos factores y se analizan en el contexto jurídico venezolano.

Para aclarar conceptos, no todos los accidentes de tráfico laborales son in itinere ni todos los accidentes in itinere son de tráfico. Lo que sí es cierto es que todos los accidentes in itinere son considerados accidentes laborales, siempre que haya efectivamente una relación de causa-efecto demostrable de acuerdo a los estipulado en el numeral 3 del artículo 69 de la LOPCYMAT donde se señala:

Los accidentes que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia y desde su centro de trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o la trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido.

De lo anterior se infiere que para ser considerado un accidente in itinere tiene que darse los siguientes factores:

ü *Elemento Topográfico*: uso del trayecto habitual y normal de recorrido desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa, con la finalidad principal y directa de acudir o volver del trabajo.

ü *Elemento Cronológico*: El accidente debe producirse dentro del tiempo que normalmente se invierte en el trayecto; esto es, que el recorrido no se altere por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales o que respondan a motivos de interés particular pues en estos casos se produce la ruptura del nexo causal que debe existir con la ida o la vuelta del trabajo.

ü *Elemento de Idoneidad del Medio*: El trayecto o recorrido debe realizarse con un medio de transporte normal o habitual. Por lo tanto, transporte que habitualmente utilice el trabajador o es usual debe ser apropiado, razonable, adecuado, seguro, y siempre y cuando el trabajador no actúe con imprudencia grave o temeraria o la empresa no lo haya prohibido expresamente. Hay casos en los que incluso el monopatín se ha considerado un medio de transporte, ya que el trabajador iba siempre en monopatín a su puesto de trabajo.

ü **Elemento Teleológico**: es decir, el desplazamiento debe producirse porque el trabajo lo exige, es impuesto por la obligación de ir a trabajar o volver a casa del mismo. Sin embargo se puede rechazar la existencia del elemento teleológico cuando el trabajador “motu proprio” decide interrumpir el nexo causal, realizando gestiones privadas.

En el caso de que no sea considerado un accidente de trabajo por haber roto ese nexo, será entonces un accidente no laboral, y seguirá siendo una baja laboral, pero por contingencias comunes.

La jurisprudencia ha ido poco a poco ampliando el concepto de accidente in itinere, examinando caso a caso, sobre todo con las nuevas situaciones familiares y de desplazamiento de los trabajadores. Por otra parte, existe la posibilidad en el caso de un accidente laboral no in itinere (en centro o en misión), de darse la imprudencia temeraria del trabajador puede hacer que su accidente de trayecto a casa no sea considerado laboral.

El trayecto que realiza un trabajador para ir o volver de su casa puede realizarse andando o en diferentes medios de transporte, públicos o privados. Quizá los más controvertidos y cuando más accidentes de este tipo se producen es yendo en el vehículo particular, es decir, accidentes laborales in itinere de tráfico. En este sentido, es fácil interpretar que el no cumplimiento de las normas de circulación puede ser un elemento suficiente para considerar imprudencia temeraria de un trabajador, y por tanto, no determinarlo como accidente laboral in itinere.

Mendoza, L. (2010), explica que: “Para que dicho accidente pueda ser catalogado como de trabajo, los factores antes mencionados deben presentarse en forma concomitante,” es decir que estén relacionados sus elementos. Entre ellos, se va a hacer énfasis en el elemento de idoneidad de transporte, el cual debe haber sido indicado en forma expresa por el trabajador en el Rutagrama, instrumento levantado por el servicio de seguridad y salud en el trabajo de la empresa.

De esta forma, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre señala que dentro de las modalidades de transporte se pueden identificar: El transporte propio (carro, motocicleta o bicicleta), el transporte terrestre público en la modalidad de colectivo y el transporte de la empresa. Estos tienen características propias y efectos distintos a considerar

a) Transporte Propio

El trabajador tiene la responsabilidad de cumplir con la normativa vigente, a saber:

- Licencia de conducir vigente y del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo a motor respectivo, y el certificado médico de salud integral vigente, según la Ley de Transporte Terrestre.
- Tener un plan de mantenimiento del vehículo, mantenerlo en buenas condiciones de seguridad (numeral 5 del artículo 72 de la Ley de Transporte Terrestre).
- Hacer uso de los equipos de protección personal, según sea el caso, como por ejemplo el uso del cinturón de seguridad para vehículos a motor (numeral 5 del artículo 73 de la referida Ley de Transporte Terrestre).

El empleador tiene la responsabilidad de:

- Notificar al trabajador sobre los principios de la prevención de las condiciones inseguras o insalubres (notificación de riesgos) por ese tipo de accidente (distinto a la notificación de riesgos por el cargo desempeñado en la empresa).
- Capacitar al trabajador en seguridad vial, específicamente en manejo defensivo en su condición de conductor y de acuerdo al vehículo utilizado (en el marco de las 16 horas trimestrales de capacitación, contenido en el punto 2.3.7 de la Norma Técnica Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo NT 01-2008), entre otras obligaciones.

b) Transporte Terrestre Público (colectivo)

La responsabilidad del trabajador en el uso del transporte terrestre público en la modalidad de colectivo (previsto en el artículo 115 de la Ley de Transporte Terrestre) por parte del trabajador se circunscribe a:

- Informar la línea de transporte que utiliza, ruta y tiempo estimado.

Mientras que el empleador tiene la responsabilidad de:

- Notificar al empleado sobre los principios de la prevención de las condiciones inseguras o insalubres (notificación de riesgos) por ese tipo de accidente, capacitándolo en seguridad vial, específicamente en su condición de peatón, entre otras obligaciones.

c) Transporte Suministrado por el Patrono.

Responsabilidades del trabajador y empleador:

En el caso de uso del transporte suministrado por el patrono (como por ejemplo lo establecido en los artículos 193 y 240 de la Ley Orgánica del Trabajo), el trabajador tiene la obligación de:

- Estar en las fechas, sitio y hora establecida previamente por la empresa para prestarle dicho servicio, si por alguna razón pierde la unidad y utiliza un medio alternativo para movilizarse, lo que allí ocurra exonera de responsabilidad al empleador.

Por parte del empleador existe la obligación de:

- Notificar por escrito al trabajador las fechas, sitio y hora establecida para abordar el transporte.

- Mantener sus unidades en buen estado con su respectivo plan de mantenimiento, capacitación de los conductores en manejo defensivo, papeles en regla (licencia de conducir vigente y del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo a motor respectivo, y el certificado médico de salud integral vigente, según la Ley de Transporte Terrestre).

- Notificar al trabajador usuario sobre los principios de la prevención de las condiciones inseguras o insalubres (notificación de riesgos) por ese tipo de accidente, y demás obligaciones legales.

Al respecto de accidentes in itinere, la Sala de Casación Social del Tribunal Supremo de Justicia en Sentencia N° 396 de fecha 06 de mayo del año 2004 (caso: J.F.G., en contra de la sociedad mercantil C.A. CERVECERÍA REGIONAL) con ponencia del Magistrado Doctor. J.R.P., estableció lo siguiente:

(...)

En este sentido es pertinente señalar que se puede considerar como accidente de trabajo aquel que se produce en el trayecto de la residencia del trabajador a su sitio de labores y en el trayecto de regreso, antes y después de que haya comenzado la jornada de trabajo e independientemente de que se encontrara a disposición del patrono. Ello es lo que la doctrina ha denominado el accidente “in itinere”, accidente en el trayecto.

Ahora bien, como quiera que el accidente de trabajo “in itinere” se produce fuera del control directo del empleador, el mismo debe revestir ciertos requisitos indispensables para poder calificarlo como tal y que son:

1. Que el recorrido habitual no haya sido interrumpido, es decir, haya concordancia cronológica, y
2. Que el recorrido habitual no haya sido alterado por motivos particulares, o sea, que exista “concordancia topográfica”.

En este sentido debe asentarse que por regla general el camino habitual debe ser prudencialmente la ruta más directa, cómoda y corta.

(...)

De igual manera la Sala Social en sentencia de fecha: 26 de Febrero del año 2015; caso: M.M. DE ESSER contra la sociedad M.I.P.G., en ponencia de la Magistrada Doctora: M.G.M.T., ratifica el criterio de la Sala Social y estableció lo siguiente:

En este sentido importa destacar que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69, numeral 3 de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo, el accidente in itinere es aquel que se produce en el trayecto hacia y desde el centro de trabajo. Asimismo, de la sentencia N° 396 del 6 de mayo de 2004 (caso: M.R.Z. y otra contra C.A. Cervecería Regional), se desprende que se trata del recorrido entre la residencia del trabajador y su sitio de labores, antes y después de que haya comenzado la jornada de trabajo e independientemente de que se encontrara a disposición del patrono, siendo requisitos sine qua non la concordancia cronológica y topográfica, es decir, que el recorrido habitual no haya sido interrumpido ni alterado por motivos particulares. (...)

Se desprende de las sentencias de la Sala de Casación Social del Tribunal Supremo de Justicia, parcialmente transcritas que el accidente de trabajo “in itinere” debe cumplir ciertos requisitos para que el mismo sea catalogado como tal, entre ellos; que haya concordancia cronológica y que exista concordancia topográfica.

Se puede concretar hasta ahora lo planteado en la idea de una figura jurídica de accidente In Itinere debidamente reglamentado para condiciones corrientes y normales en el quehacer del país; en donde, tanto el patrono como los empleados están claros en sus respectivos deberes y derechos; sin embargo, esto no es tan idóneo cuando algunos de los elementos que deben concurrir se ven obstaculizados por una

realidad ajena a la voluntad y competencia de ambas partes, como es la descrita en esta investigación..

***Realidad venezolana como elemento de transformación del concepto
jurisprudencial de accidente de trabajo In Itinere.***

En Venezuela el transporte público ha sido uno de los más golpeados por la crisis económica que atraviesa el país, y las fallas se manifiestan a escala nacional pues la situación en el interior del país es similar y en algunos estados hasta más grave que en el área capital. Esto se pone en evidencia en las paradas y terminales de pasajeros donde por más de dos horas esperan los viajeros para tomar un autobús y poder trasladarse hasta su destino.

Los altos costos de mantenimiento, la disminución de importación de repuestos, la galopante inflación y la escasez de efectivo tienen al sistema de transporte en jaque, mientras la población padece los efectos de esta crisis con un pasaje inestable y largos tiempos de espera para trasladarse. Así, los venezolanos tienen que hacer largas filas para tomar un autobús que los movilice dentro de los centros urbanos por la poca oferta de unidades de transporte con las que cuentan los sistemas públicos y privados del país.

De acuerdo a entrevistas concedidas por los representantes del gremio de transportistas, la responsabilidad de la crisis es atribuible al gobierno nacional que eliminó subsidios, dejó de invertir en el sector y creó programas que no mantienen su funcionamiento en el tiempo. En este sentido, el presidente del Bloque Oeste de transportistas de Caracas, Hugo Ocando, explicó que los choferes tienen un ingreso regulado por las tarifas fijas, mientras que los gastos de mantenimiento son impredecibles debido a que la economía del país se mueve, en muchas ramas, con divisas a precios del mercado negro.

Según Ocando, 80 % del sector transporte está paralizado a nivel nacional, y solo en la Gran Caracas la cifra de unidades pasó de 18.000 a 6.000 porque están accidentados o dejaron de prestar el servicio. Decenas de autobuses pueden verse

abandonados a la intemperie en varios puntos de la capital venezolana, y el término canibalismo surge para referirse a la sustracción de piezas a unidades en dique seco para reparar las fallas de otras.

Actualmente en el país es prácticamente nula la producción de cauchos y repuestos para los vehículos, razón por la cual, Ocando consideró que es necesario que sean otorgados los recursos necesarios para que reactivar el aparato productivo en el país. "Las propuestas son que le den la materia prima a los productores de neumáticos aquí en Venezuela, que bajen los recursos en dólares a los empresarios para que importen los repuestos", precisó.

"Todos estos elementos hacen que el sector esté prácticamente paralizado, estamos cumpliendo como podemos con los compromisos y no podemos atender el mercado (...) Además existe incertidumbre porque no sabemos qué metodología cambiaría se va a implementar", precisó el entrevistado.

Pero el declive del sistema de transporte no solo afecta a quienes prestan el servicio; afecta en igual medida a los usuarios para quienes este servicio es vital por las largas distancias que deben recorrer, muchas veces extraurbanas, para llegar a los lugares de trabajo y poder sostener la economía familiar. Toda esta situación ha creado un caos en esta materia que ha tratado de ser subsanado por las autoridades regionales y municipales sustituyendo las unidades terrestres habituales por otras no aptas para prestar este servicio.

Es aquí donde entra en consideración otro actor perjudicado por esta problemática como es el del empresariado, industriales o empleadores, esto debido al tipo de respuesta del gobierno y la figura del accidente In Itinere como ha sido expuesto anteriormente que genera responsabilidad objetiva; bajo estas circunstancias este derecho laboral de demandar por el siniestro ocurrido resulta muy distorsivo dentro del subsistema de riesgos del trabajo cuando tienen un origen que no se vincula directamente con el patrono.

Si bien nadie duda de que el empleado debe ser indemnizado por completo en caso de un accidente para lograr la mejor recuperación posible y, en caso de no lograrlo, obtener un ingreso que le permita subsistir decorosamente, la discusión en

este punto radica en si se cumplen los elementos que prefiguran el caso de accidente de trabajo In Itinere y en su defecto, que quién debe hacerse cargo de esa reparación.

De allí que este viene a ser uno de los aspectos más discutidos en el contexto de la seguridad laboral, debido a que el empleador no puede prever los accidentes y queda expuesto a un riesgo cada vez mayor de eventos fortuitos en vista de la precaria situación por la que pasa el transporte público actualmente. Incluso, hay empresarios y asesores legales que sostienen que “el peor de los accidentes de trabajo es el in itinere pues el empleador, aun adoptando el más absoluto cumplimiento de las normas laborales, de seguridad e higiene, no puede preverlo ni determinar la contingencia”. Porque este tipo de contingencias resultan sumamente difíciles de prevenir, y por lo tanto es ajustado a derecho que el empleador quede totalmente eximido de responsabilidad y obligación a pago alguno.

Ahora bien, desde la perspectiva jurídica, el término Nueva Realidad Social debería ser tomado en consideración por los garantes de los derechos laborales para garantizar, por una parte, la cobertura necesaria a los trabajadores establecida en la Ley, pero así mismo garantizar la seguridad a los patronos de no incurrir en desacatos, infracciones o querellas judiciales que pueden ocasionar hasta el cierre de la empresa, cuando ocurra un accidente de trabajo in itinere sin la condición sine qua non para efectivamente recurrir a este recurso de indemnización: La idoneidad del medio de transporte, que se traduce en apropiado, razonable, adecuado y seguro.

Partiendo de este contexto de transformaciones sociales en cuanto a movilidad de las personas que deben acudir diariamente a su trabajo enfrentando una sobrevenida crisis de transporte con la consecuente exposición al riesgo de sufrir un accidente en los trayectos de ida y vuelta al trabajo, la jurisprudencia no se pueda mantener ajena a esta realidad social, tal como exige la constitución y las leyes que protegen tanto a los trabajadores como a la actividad empresarial privada.

Estas circunstancias son las que justificarían una interpretación más amplia del concepto del accidente in itinere para modificar la línea de jurisprudencia que permita al sistema de derecho evolucionar y adaptarse a los tiempos que corren tal como es la propuesta del objeto de estudio.

Bases Legales

Las bases legales de esta investigación se encuentran representadas, en primer lugar, en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, CRBV (1999), de donde se destaca el Artículo 89, sobre el trabajo como hecho social y la protección del trabajador y establece que,

El trabajo es un hecho social y gozará de la protección del Estado. La ley dispondrá lo necesario para mejorar las condiciones materiales, morales e intelectuales de los trabajadores y trabajadoras. Para el cumplimiento de esta obligación del Estado se establecen los siguientes principios:

1. Ninguna ley podrá establecer disposiciones que alteren la intangibilidad y progresividad de los derechos y beneficios laborales. En las relaciones laborales prevalece la realidad sobre las formas o apariencias.

2. Los derechos laborales son irrenunciables. Es nula toda acción, acuerdo o convenio que implique renuncia o menoscabo de estos derechos. Sólo es posible la transacción y convencimiento al término de la relación laboral, de conformidad con los requisitos que establezca la ley.

3. Cuando hubiere dudas acerca de la aplicación o concurrencia de varias normas, o en la interpretación de una determinada norma, se aplicará la más favorable al trabajador o trabajadora. La norma adoptada se aplicará en su integridad.

4. Toda medida o acto del patrono o patrona contrario a esta Constitución es nulo y no genera efecto alguno.

5. Se prohíbe todo tipo de discriminación por razones de política, edad, raza, sexo o credo o por cualquier otra condición. 6. Se prohíbe el trabajo de adolescentes en labores que puedan afectar su desarrollo integral. El Estado los o las protegerá contra cualquier explotación económica y social.

Es importante rescatar el Numeral 3 del Artículo 89 de la CRBV en donde se consagra lo que en derecho se conoce como el principio *in dubio pro operario*, locución latina, que expresa el principio jurídico de que en caso de duda en la hermenéutica de la norma, se favorecerá al trabajador (operario). Es un principio interpretativo de Derecho laboral, que podría traducirse como "ante la duda a favor del operario o trabajador".

Este principio jurídico implica que tanto el juez como el intérprete de una norma debe, ante una duda de interpretación, optar por aquella que sea más favorable al trabajador.

Las condiciones para poder aplicar esta regla son:

- Debe existir duda verdadera en cuanto al sentido o alcance de la norma legal.
- La interpretación no debe ser contraria a la voluntad del trabajador. Más que la interpretación literal debe preferirse la que tome en cuenta el ratio legis de la norma.

Este criterio responde al sentido en sí mismo del derecho laboral, que difiere del objetivo del derecho común, mientras que éste apunta a establecer igualdad entre los contratantes, el derecho laboral apunta a proteger al trabajador, por ser la parte más débil en cuanto a la negociación.

En cuanto a la competencia de gestionar y velar por servicios públicos, se toma como referencia el artículo 178 sobre la constitucionalización del servicio público del transporte:

Son de la competencia del Municipio el gobierno y administración de sus intereses y la gestión de las materias que le asignen esta Constitución y las leyes nacionales, en cuanto concierne a la vida local, en especial la ordenación y promoción del desarrollo económico y social, la dotación y prestación de los servicios públicos domiciliarios, la aplicación de la política referente a la materia inquilinaria con criterios de equidad, justicia y contenido de interés social, de conformidad con la delegación prevista en la ley que rige la materia, la promoción de la participación, y el mejoramiento, en general, de las condiciones de vida de la comunidad, en las siguientes áreas:

1. Ordenación territorial y urbanística; patrimonio histórico; vivienda de interés social; turismo local; parques y jardines, plazas, balnearios y otros sitios de recreación; arquitectura civil, nomenclatura y ornato público.

2. Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.

....

De acuerdo a este artículo es responsabilidad del Estado y especialmente del nivel municipal ordenar y velar porque se preste el servicio de transporte público de manera idónea y puntual.

El artículo 281 se encuentra consagrado a las competencias de la Defensoría del Pueblo ante los reclamos inherentes a los servicios públicos:

Son atribuciones del Defensor o Defensora del Pueblo:

1. Velar por el efectivo respeto y garantía de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados, convenios y acuerdos internacionales sobre derechos humanos ratificados por la República investigando de oficio o a instancia de parte las denuncias que lleguen a su conocimiento.

2. Velar por el correcto funcionamiento de los servicios públicos, amparar y proteger los derechos e intereses legítimos, colectivos o difusos de las personas, contra las arbitrariedades, desviaciones de poder y errores cometidos en la prestación de los mismos, interponiendo cuando fuere procedente las acciones necesarias para exigir al Estado el resarcimiento a las personas de los daños y perjuicios que les sean ocasionados con motivo del funcionamiento de los servicios públicos.

En segunda instancia, se consultó la Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras (2012), en ella el primer artículo reseña en su objeto, la protección a los trabajadores como origen y principio de la misma.

Artículo 1º. Esta Ley, tiene por objeto proteger al trabajo como hecho social y garantizar los derechos de los trabajadores y de las trabajadoras, creadores de la riqueza socialmente producida y sujetos protagónicos de los procesos de educación y trabajo para alcanzar los fines del Estado democrático y social de derecho y de justicia, de conformidad con la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el pensamiento del padre de la patria Simón Bolívar.

Regula las situaciones y relaciones jurídicas derivadas del proceso de producción de bienes y servicios, protegiendo el interés supremo del trabajo como proceso liberador, indispensable para materializar los derechos de la persona humana, de las familias y del conjunto de la sociedad, mediante la justa distribución de la riqueza, para la satisfacción de las necesidades materiales, intelectuales y espirituales del pueblo.

Más adelante en su Artículo 18, describe al trabajo como hecho social,

El trabajo es un hecho social y goza de protección como proceso fundamental para alcanzar los fines del Estado, la satisfacción de las necesidades materiales morales e intelectuales del pueblo y la justa

distribución de la riqueza. La interpretación y aplicación de esta Ley estará orientada por los siguientes principios:

1. La justicia social y la solidaridad,
2. La intangibilidad y progresividad de los derechos y beneficios laborales, por lo que no sufrirán desmejoras y tenderán a su progresivo desarrollo.
3. En las relaciones laborales prevalece la realidad sobre las formas o apariencias.
4. Los derechos laborales son irrenunciables. Es nula toda acción, acuerdo o convenio que implique la renuncia o menoscabo de estos derechos.

De la Ley Orgánica Procesal del Trabajo se toman los principios de administración de justicia y se define la responsabilidad objetiva del patrono de la siguiente manera:

Artículo 43. Todo patrono o patrona garantizará a sus trabajadores o trabajadoras condiciones de seguridad, higiene y ambiente de trabajo adecuado, y son responsables por los accidentes laborales ocurridos y enfermedades ocupacionales acontecidas a los trabajadores, trabajadoras, aprendices, pasantes, becarios y becarias en la entidad de trabajo, o con motivo de causas relacionadas con el trabajo. La responsabilidad del patrono o patrona se establecerá exista o no culpa o negligencia de su parte o de los trabajadores, trabajadoras, aprendices, pasantes, becarios o becarias, y se procederá conforme a esta Ley en materia de salud y seguridad laboral.

Por su parte, la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente, LOPCYMAT (2005), viene a ser la Norma por excelencia que trata el tema de los accidentes *In Itinere*, por lo cual viene a ser de obligatoria revisión para este estudio. En principio se destaca el Objeto y ámbito de aplicación de esta Ley en el Capítulo I, Artículo 1,

El objeto de la presente Ley es:

1. Establecer las instituciones, normas y lineamientos de las políticas, y los órganos y entes que permitan garantizar a los trabajadores y trabajadoras, condiciones de seguridad, salud y bienestar en un ambiente de trabajo adecuado y propicio para el ejercicio pleno de sus facultades físicas y mentales, mediante la promoción del trabajo seguro y saludable, la prevención de los accidentes de trabajo y las enfermedades ocupacionales, la reparación integral del daño sufrido y la promoción e incentivo al desarrollo de programas para la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social.

2. Regular los derechos y deberes de los trabajadores y trabajadoras, y de los empleadores y empleadoras, en relación con la seguridad, salud y ambiente de trabajo; así como lo relativo a la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social.

3. Desarrollar lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo establecido en la Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social.

4. Establecer las sanciones por el incumplimiento de la normativa.

5. Normar las prestaciones derivadas de la subrogación por el Sistema de Seguridad Social de la responsabilidad material y objetiva de los empleadores y empleadoras ante la ocurrencia de un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional.

6. Regular la responsabilidad del empleador y de la empleadora, y sus representantes ante la ocurrencia de un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional cuando existiere dolo o negligencia de su parte.

Posteriormente, en el Título VI sobre los accidentes de trabajo y las enfermedades ocupacionales, Capítulo I, Artículo 69 y específicamente en el numeral 3, se describe el caso del accidente sufrido por el trabajador en el trayecto hacia o desde su centro de trabajo como sigue,

Definición de Accidente de Trabajo: Se entiende por accidente de trabajo, todo suceso que produzca en el trabajador o la trabajadora una lesión funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte, resultante de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el curso del trabajo, por el hecho o con ocasión del trabajo. Serán igualmente accidentes de trabajo:

1. La lesión interna determinada por un esfuerzo violento o producto de la exposición a agentes físicos, mecánicos, químicos, biológicos, psicosociales, condiciones meteorológicas sobrevenidos en las mismas circunstancias.

2. Los accidentes acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando tengan relación con el trabajo.

3. Los accidentes que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia y desde su centro de trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o la trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido.

4. Los accidentes que sufra el trabajador o la trabajadora con ocasión del desempeño de cargos electivos en organizaciones sindicales, así como los ocurridos al ir o volver del lugar donde se ejerciten funciones propias de

dichos cargos, siempre que concurren los requisitos de concordancia cronológica y topográfica exigidos en el numeral anterior.

Del numeral 3 citado parte toda la jurisprudencia sobre los accidentes de trabajo In Itinere, y es el punto de partida del análisis sobre la responsabilidad objetiva del patrono en la realidad venezolana actual.

Finalmente, fue necesario investigar dentro de los recursos legales vigentes, un marco legal que diera sustento a una solución viable al problema de fondo planteado. Es así como se llega al estudio de la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso – Administrativa (LOJCA) 2010, que se presenta a continuación.

El Estado venezolano en la Constitución de 1999, acoge un modelo prestacional de administración por lo que sus funciones, su estructura y el ordenamiento jurídico debe estar acorde, con los derechos sociales económicos y culturales que propugna; esto es expuesto por Urosa D, (2014) de la siguiente manera:

Ese modelo de administración no es otro que el de la Administración Prestacional, entendida como el aparato administrativo al que corresponde asegurar las bases materiales de la existencia individual y colectiva y proporcionar al ciudadano los medios apropiados que, siendo estrictamente necesarios para subsistir dignamente, se encuentran fuera de su propio suministro. Esta noción de Administración Prestacional en un sentido amplio, se extiende a los fines de abarcar cualquier manifestación del actuar administrativo que busque lograr esos cometidos y se traduzca en un beneficio para los particulares. (pag. 92)

En concordancia con lo anterior la justicia contencioso Administrativa, del mismo modelo debe adaptarse al modelo acogido, para ejercer el control de jurisdicción efectivo, velar por el cumplimiento en las actuaciones de la administración y reprimir adecuadamente las omisiones y actuaciones contrarias a legalidad. En el artículo 259 de la Constitución de 1999 que corresponde a la Jurisdicción contencioso administrativo, se alcanza un nuevo estadio, una evolución en la materia, se observa como el Estado sin desplazar las funciones tradicionales de control , asume contenidos prestacionales inéditos, como es la de conocer de los reclamos por la prestación de servicios públicos

Esta función de garantizar esos derechos prestacionales y el debido control administrativo para que se realice se logra en Venezuela a través de un medio procesal especial contenido en la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (LOJCA): la demanda de prestación de servicios públicos, cuyo objeto es la pretensión de condena cuando la administración no ha cumplido o que lo ha hecho de una manera deficiente, como se señala en el artículo 259:

La jurisdicción contencioso administrativa corresponde al Tribunal Supremo de Justicia y a los demás tribunales que determine la Ley. Los órganos de la jurisdicción contencioso administrativa son competentes para anular los actos administrativos generales o individuales contrarios a derecho, incluso por desviación de poder; condenar al pago de sumas de dinero y a la reparación de daños y perjuicios originados en responsabilidad de la Administración; conocer de reclamos por la prestación de servicios públicos y disponer lo necesario para el restablecimiento de las situaciones jurídicas subjetivas lesionadas por la actividad administrativa.

A este respecto Badell R 2016), señala:

Puede afirmarse que en Venezuela existe una única demanda de nulidad contra actos administrativos, en la cual se puede solicitar tanto el control objetivo del acto, como el restablecimiento de las situaciones jurídicas subjetivas lesionadas. En nuestro ordenamiento jurídico, el sistema contencioso administrativo, por imperativo del artículo 259 de la Constitución, está integrado por jueces que tienen facultad no sólo para declarar la nulidad de actos administrativos generales o individuales contrarios a derecho, sino para condenar igualmente a la Administración al pago de sumas de dinero, a la reparación de daños y perjuicios y al restablecimiento de la situación jurídica infringida. (pag. 24)

La Ley Orgánica de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa , en el Título IV: De los procedimientos de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, establece que el procedimiento para tramitar la demanda de servicios públicos es breve, el mismo que se aplica para la tramitación de la demanda por inactividad y la demanda contra vías de hecho. Es un procedimiento sumamente corto, basado en el principio de concentración, oralidad y conciliación, dotado de una audiencia oral en la cual las partes plantean sus argumentos y presentan sus pruebas y cuya sentencia estará sujeta a apelación en un solo efecto.

CAPITULO IV

MARCO METODOLÓGICO

Tipo de Investigación

El estudio sobre la responsabilidad subjetiva del patrono en Accidentes *In Itinere* en la nueva realidad venezolana, se desarrolla a través de una investigación documental de carácter jurídico, con elementos de tipo descriptivo, apoyada en un diseño bibliográfico por diversos documentos oficiales y fuentes hemerográficas.

De acuerdo a la mayoría de los autores la investigación documental es un proceso científico y sistemático de indagación, recolección, organización, interpretación y presentación de datos e información alrededor de un tema basado en el análisis de diversos tipos de documentos: bibliográficos, gráficos, audiovisuales entre otros.

Márquez (1996), lo define de la siguiente manera,

La investigación documental puede ser definida como una parte fundamental de un proceso de investigación científica, constituyéndose en una estrategia donde se observa y reflexiona sistemáticamente sobre realidades (teóricas o no) usando para ello diferentes tipos de documentos. Indaga, interpreta, presenta datos e informaciones sobre un tema determinado de cualquier ciencia, utilizando para ello, una metodología de análisis; teniendo como finalidad obtener resultados que pudiesen ser base para el desarrollo de la creación científica. (p. 15)

Igualmente, el Manual de Trabajos de Grado, Especialización y Maestría, y Tesis Doctorales de la UPEL (2016), explica así la investigación documental, (Artículo 12)

Se entiende por Investigación Documental, el estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con

apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos. La originalidad del estudio se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y, en general, en el pensamiento del autor.

Ahora bien, la investigación documental puede presentarse desde dos vertientes distintas una es la argumentativa y otra la informativa. La argumentativa es a su vez exploratoria, porque trata de probar la veracidad o la falsedad de una hipótesis, con el fin de exponer una posible solución. Por su parte, la investigación documental - informativa, se caracteriza por ser expositiva, es decir, el escrito presenta una panorámica sobre la información recopilada de diversas fuentes, sin aprobar u objetar algún criterio o idea.

La disertación sobre la responsabilidad patronal en accidente *In Itinere* se define por este primer aspecto como argumentativa porque se orienta a dar una visión general de este fenómeno con el fin de probar que existe una situación problemática para la cual se debe buscar una solución; en otras palabras a través de este estudio se pretende describir el desarrollo de una situación indeseable que requiere una solución, a la cual se busca llegar discutiendo, analizando e interpretando la información recolectada mediante documentos legales y otros instrumentos de carácter jurídico.

Nivel de la Investigación

En cuanto al nivel, la investigación se presenta como un estudio descriptivo que se orienta a desarrollar una fiel representación del fenómeno estudiado partiendo de sus características. En él, se miden variables o conceptos con el fin de especificar las propiedades importantes del fenómeno bajo análisis. El énfasis está en el estudio independiente de cada característica; es posible que de alguna manera se integren las mediciones de dos o más características con el fin de determinar cómo es o cómo se manifiesta la anormalidad implícita en el problema planteado.

Para Grajales (2006)

En las investigaciones de tipo descriptiva, llamadas también investigaciones diagnósticas, buena parte de lo que se escribe y estudia sobre lo social no va mucho más allá de este nivel. Consiste, fundamentalmente, en caracterizar

un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores. (p. 12)

Así, el diseño de investigación descriptiva parte del método científico e implica observar y describir el comportamiento de un sujeto sin influir sobre él de ninguna manera. El objetivo de la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas.

Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. Los investigadores no son meros tabuladores, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento.

Fuentes Consultadas

En sentido restringido, se entiende que la investigación documental es un proceso de búsqueda en documentos escritos que tiene por objeto producir nuevos asientos bibliográficos sobre un tema en particular, no obstante existen diversos tipos de fuentes en los países con Derecho Escrito; aquí, las principales fuentes del derecho son tanto textos como tratados internacionales constituciones, leyes, reglamento. Sin embargo, otras fuentes son a veces admitidas según la materia, tales como la costumbre, los principios generales del derecho consagrados por la jurisprudencia o ciertos principios de derecho natural, por esto se considera necesario definir los tipos de fuentes asociados al presente estudio.

En primer lugar las Fuentes Documentales, es decir, las que contienen informaciones de tipo primarias y pueden clasificarse en impresas (publicadas por instituciones internacionales, nacionales y regionales), y no impresas (informaciones archivadas en repositorios, tales como archivos generales y acervos históricos).

Luego están las Fuentes Bibliográficas, de carácter secundario, constituidas por datos e interpretaciones sobre diversos temas de interés y pueden ser generales, cuando se refieren a temas no particulares, o específicos referidos a un tema o región determinada.

Por último, fueron consultadas las Fuentes Hemerográficas, como son las informaciones recogidas de revistas o periódicos que aportan datos trascendentales al problema en estudio.

Puntualizando de forma específica la documentación inherente al derecho, los autores coinciden en afirmar que el término *fuentes del derecho* designa todo lo que contribuye o ha contribuido a crear el conjunto de reglas jurídicas aplicables dentro de un Estado en un momento dado.

De acuerdo a lo consultado en Wikipedia, las fuentes del derecho son los actos o hechos pasados de los que deriva la creación, modificación o extinción de normas jurídicas. A veces, también, se entiende por tales a los órganos de los cuales emanan las leyes que componen el ordenamiento jurídico (conocidos como órganos normativos o facultades normativas), y a los factores históricos que inciden en la creación del derecho. De las fuentes del derecho se desprenden, respectivamente, las nociones de fuentes materiales, fuentes formales, y fuentes históricas.

Desde la perspectiva jurídica en la que se basa este estudio es importante acotar que las fuentes del derecho interno vienen a ser parte fundamental del análisis en curso, de allí que sea oportuno identificarlas según la doctrina generalmente aceptada.

- ü La Constitución: es la ley fundamental de un Estado, con rango superior al resto de las leyes, que define el régimen de los derechos y libertades de los ciudadanos y delimita los poderes e instituciones de la organización política.
- ü La Ley, en sentido amplio, abarca todas las normas de rango legal emanadas tanto del poder legislativo como del poder ejecutivo su definición sería: la ley

dictada por la autoridad competente que se manda o se prohíbe aloja en concordancia con la justicia y para bien de los gobiernos y de los ciudadanos.

- ü La Costumbre. La nota distintiva fundamental entre ley y costumbre se encuentra en su origen o procedencia, pues la ley procede del poder legislativo que la propia sociedad estatuye, mientras la costumbre lo hace de la misma sociedad, que mediante la observación continuada de una conducta acaba por imponerla como precepto.
- ü Los Principios Generales del Derecho y la Jurisprudencia, que complementan y sirven para interpretar las normas que han de ser aplicadas, por lo que son fuentes que en la práctica tienen mucha importancia.
- ü Los Reglamentos Emanados del Poder Ejecutivo, que por lo general desarrollan las leyes; normalmente, tiene una dependencia jerárquica de la ley, sin perjuicio de la existencia de reglamentos derivados de la potestad reglamentaria autónoma.
- ü La Doctrina, en tanto que puede influir en la adopción de normas o criterios de interpretación.

Así pues, la investigación tomará como fuentes de carácter primario y secundario, la revisión de publicaciones oficiales de instituciones gubernamentales tales como las leyes, reglamentos, normas y las sentencias, decisiones o fallos dictados por los tribunales de justicia que guardan relación con el tema de la investigación; y así mismo fueron consultados obras de carácter jurídico que aportan información valiosa sobre la jurisprudencia de los accidentes de trabajo *In Itinere*.

Fases Metodológicas

Para llevar a cabo esta investigación documental fue necesario sistematizarla a través de un procedimiento que garantice el rigor de un estudio científico y cuyo método de trabajo puede resumirse a través de las siguientes fases:

1. Selección del tema: basada en la observación de los fenómenos que motivan al investigador a descubrir y analizar los elementos implícitos en una determinada problemática

2. Planteamiento de los objetivos, generales y específicos: tarea fundamental para garantizar la construcción del conocimiento, vienen a ser la columna vertebral de la tesis y representan los cursos de acción para llevar a la meta propuesta.

3. Recopilación de datos: significa la revisión de documentos y otras fuentes sobre el tema de estudio, con el fin de realizar un proceso de abstracción científica para profundizar y diversificar el tema de investigación., a través de un proceso de análisis, síntesis, deducción o inducción,

4. Diseño del esquema de trabajo: selección de los métodos más acordes al tema para garantizar la confiabilidad del proceso y sus resultados.

5. Elaboración del marco conceptual y teórico: detalla los modelos teóricos y conceptuales que hasta el presente se han conocido sobre un tema de estudio, permite definir un fenómeno y describir sus elementos.

6. Análisis de los resultados: en esta fase se presentan los resultados para su debida interpretación.

7. Conclusiones: resumen los argumentos derivados del logro de los objetivos propuestos, de ser el caso; y exponen los puntos nodales que caracterizan el trabajo realizado.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Venezuela actualmente enfrenta un escenario de crisis socioeconómica debido a una hiperinflación que a traído como consecuencia el colapso de muchos sistemas económicos tanto públicos como privados. El sector transporte y muy en especial el transporte público que moviliza a la masa laboral, no escapa a esta realidad y como resultado de esta situación se ha paralizado la operatividad de las unidades en muchos estados del país, siendo los estados centrales los más afectados por esta problemática y por ende la productividad económica se ha resentido.

En estas regiones las zonas mas perjudicadas son las interurbanas, es decir las rutas que trasladan a los usuarios desde las ciudades principales hasta los sitios de residencia en poblaciones circunvecinas a los sitios de trabajo y es desde donde nace la inquietud por analizar la situación que plantean los empresarios del sector, sobre la responsabilidad objetiva del patrono en los accidentes in itinere, en la nueva realidad venezolana.

Este recurso está previsto en la legislación venezolana como un deber de los patronos para proteger a los trabajadores de posibles accidentes desde el momento de salir de su domicilio hasta llegar al sitio de trabajo, indemnizando al empleado en caso de ocurrir alguna eventualidad en dicho trayecto; debidamente normado en el numeral 3 del artículo 69 la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT), siempre y cuando estén presentes al menos

cuatro de los siguientes elementos en forma concomitantes: el factor geográfico, referido al trayecto habitual; el teleológico, es decir, por motivos estrictamente laborales; el cronológico, tiempo rutinario en que se realiza el trayecto; y el elemento de idoneidad, en cuanto al método y el medio de transporte seleccionado para el desplazamiento.

Para sistematizar esta investigación se dividió en objetivos específicos sobre los que se presenta el siguiente resumen:

1- La Responsabilidad Objetiva del Patrono, prevista en el artículo 116 de la LOPCYMAT, de la siguiente manera: “el incumplimiento de los empleadores o empleadoras en materia de seguridad y salud en el trabajo dará lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y civiles derivadas de dicho incumplimiento”. En la relación laboral el trabajador tiene el derecho de demandar las prestaciones e indemnizaciones que se deriven de un siniestro o infortunio atendiendo a la responsabilidad del patrono y a la gravedad de la lesión, y los órganos jurisdiccionales tienen el deber de tramitar la demanda.

2- La Responsabilidad del Estado.

Un estado social de derecho y de justicia que tiene como fines esenciales la defensa y el desarrollo de la persona, el respeto a su dignidad y bienestar, debe materializar estos principios mediante la adecuada prestación de los servicios públicos. Aquí se expone la opinión de Pares A (2014) cuando señala que, si no existe un derecho fundamental a la adecuada prestación de los servicios públicos y los mecanismos para asegurar por vía jurisdiccional su ejercicio, no pueden entenderse como valores fundamentales el ordenamiento jurídico la solidaridad y el bien común; ni se concreta el desarrollo de una persona, y menos el respeto a su dignidad; así pues es necesaria la responsabilidad del Estado para promover la prosperidad y el bienestar del pueblo.

Por lo tanto, es necesario que los ciudadanos cuenten con las herramientas legales para que hagan valer esos derechos fundamentales, que se materialicen en

valores como lo establece la Constitución siendo la vía para concretarlos la jurisdicción contencioso administrativa, de ésta manera se dará cumplimiento al Artículo 259 de la carta magna.

El transporte público en Venezuela constituye un derecho fundamental adquirido por la población y el Estado se convierte en garante de este servicio para contribuir con la calidad de vida de los habitantes de las ciudades y permitirles la movilidad desde sus hogares a sus lugares de trabajo, en fin, participar en las actividades urbanas inherentes a las ciudades.

De manera formal se debe afirmar que la responsabilidad del transporte urbano en Venezuela es del gobierno nacional y los municipios, estos últimos de acuerdo a la constitución son garantes de la prestación del servicio de transporte público urbano, en materia de tarifas y rutas para lo cual diseñan políticas locales de transporte bajo los lineamientos de la política nacional.

Este servicio, según la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT), en su artículo 12, se ajustará a los principios de comodidad, calidad, eficiencia y seguridad para el usuario. Sin embargo, en vista de las circunstancias de paralización del transporte público habitual, en muchas ciudades del país y especialmente en la ciudad de Valencia y municipios circunvecinos, se han puesto a disposición de los ciudadanos, unidades no aptas para el traslado de personas por la precariedad de los vehículos y las condiciones de riesgo que representan para la población.

De allí parte la necesidad de reflexionar si es procedente o no la responsabilidad objetiva del patrono cuando uno de los elementos más importantes para cumplir este precepto no está presente: la idoneidad del medio de transporte, en cuyo caso entra en juego la responsabilidad del Estado en la prestación del servicio, en la misión de satisfacción de los intereses públicos encomendados a la administración que deben tener como principios la continuidad, la regularidad, obligatoriedad, mutabilidad y la igualdad.

Luego de analizar los principios jurídicos que implican protección del trabajador contra infortunios en su trayecto de ida y vuelta al trabajo, se puede concluir que es urgente establecer las responsabilidades inherentes a cada parte, y

actuar en consecuencia, debido en primer término a la situación de vulnerabilidad jurídica y económica en que se encuentran actualmente las empresas por la situación de riesgo permanente a que están expuestos sus empleados cuando utilizan los vehículos no aptos para su traslado y segundo el peligro que conlleva a los trabajadores el uso de éstos medios de transporte.

Recomendaciones

El Estado es responsable constitucionalmente por los servicios públicos en Venezuela: cuando el servicio no funciona, cuando funciona mal y cuando funcionó tardíamente, y esta responsabilidad de la administración pública debe ser demandada, ya que así se configura el derecho ; independientemente de las razones sobrevenidas por las que el Estado se ha visto comprometido en su responsabilidad de velar por las condiciones para que se preste un adecuado servicio de transporte público, se hace imperativa la búsqueda de una solución a este terrible problema, dado el carácter vital de este servicio para las actividades laborales.

El Estado venezolano, los empresarios y los trabajadores deben gestionar mancomunadamente para mejorar la cultura jurídica de los usuarios de los servicios públicos y promover la exigencia de una buena prestación de servicios. De allí que, los usuarios afectados, empresarios y trabajadores, deben accionar por vía judicial, cuando no se logren por medios de conciliación que dicha prestación sea satisfactoria y por el contrario conlleve riesgos no previsibles a los trabajadores en el trayecto desde o hacia sus viviendas, por la deficiencia, en el servicio de transporte público. Esto se traduce en gestionar hasta obtener fallos judiciales que se traduzcan en el restablecimiento del servicio interrumpido, en condiciones de continuidad, comodidad, seguridad e igualdad para todos.

El estado Venezolano debe dar cumplimiento efectivo y con mayor celeridad al Artículo 26 de la Ley orgánica de la Jurisdicción contenciosa administrativa (LOJCA) que dispuso la creación de Juzgados de Municipio de jurisdicción contencioso administrativa, de carácter unipersonal, en todo el territorio nacional, cuya

competencia exclusiva es el conocimiento de las demandas que interpongan los usuarios o las organizaciones públicas o privadas que los representen, por la prestación de servicios públicos. Con esto garantiza la cercanía de los tribunales a la comunidad, la desconcentración, la rápida solución, la brevedad, y la tutela judicial efectiva que es el fin primario del estado de derecho.

Así mismo el Estado venezolano tiene el ineludible compromiso de reforzar la confianza en el sistema jurídico, así como dar aplicación práctica y efectiva a las demandas de prestación de servicios públicos, de la forma como lo establecen las leyes, que se convierta en un medio efectivo de tutela, control de la legalidad y eficacia de la Administración.

Todo lo analizado finalmente abre el camino sobre posibles cursos de acción expresados a través de la siguiente afirmación: El Estado es el gestor del servicio, tiene el deber improrrogable de llevarlo a cabo y debe ser demandado por el incumplimiento de la prestación de los servicios públicos que está obligado a realizar, de la misma manera lo está el patrono por su responsabilidad objetiva ante la Ley y el compromiso con sus trabajadores; de allí que se hace necesario revisar y asumir la protección del trabajador contra accidentes in itinere, de manera justa y equitativa por la responsabilidades que le son inherentes e indelegables a todas las partes en esta problemática, y de esta manera cumplir con los preceptos Constitucionales de: Un estado social de derecho y de justicia que tiene como fines esenciales la defensa y el desarrollo de la persona, y el respeto a su dignidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Araujo, R y García M (2013). Alcance de la Responsabilidad del Patrono en el Accidente In Itinere previsto en la Legislación Venezolana. Trabajo Especial de Grado presentado para obtener el título de Abogado. Universidad Rafael Urdaneta, Maracaibo, Venezuela.
- Arias, F. G. (2006). El Proyecto de Investigación Introducción a la Metodología Científica. *Ed. Episteme* Caracas - Venezuela.
- Arteaga, A (2005) Aspectos legales de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. Editorial Mc Graw Hill. Bogotá.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial N° 5453. 24 de Marzo del 2000
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley Orgánica de la Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. Gaceta Oficial 38236, 26 de Julio del 2005.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley Orgánica Procesal del Trabajo. Gaceta Oficial N° 37.504. Agosto de 2002.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativo. Gaceta Oficial N° 39.451. Junio de 2010.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley Orgánica del Trabajo, Los Trabajadores y las Trabajadoras. Gaceta Oficial N° 6076 Mayo de 2012.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Gaceta Oficial N° 37.332 Noviembre 2001.
- Badell R (2016), La Demanda de Nulidad, Badell & Grau. Caracas. Venezuela.

Blandon S (2014) El accidente in itinere o de trayecto, en Colombia, España, Argentina y Chile (Derecho Comparado) Trabajo especial de grado presentado para optar al título de Especialista en derecho de la seguridad social de la Universidad de Antioquia. Colombia.

Camejo D (2013) Teoría del Riesgo Profesional en Venezuela. Trabajo Especial de Grado presentado para obtener el título de Especialista en Derecho del Trabajo y Seguridad Social. Universidad Rafael Urdaneta, Maracaibo, Venezuela.

Cepeda, O (2013). Responsabilidad Patronal Subjetiva nacida de los Accidentes en el Campo de Trabajo. Trabajo Especial de Grado presentado para obtener el título de Abogado. Universidad José Antonio Páez, Valencia, Venezuela.

Cretella, J (1971) Principios de Derecho Administrativo, en archivo de la UCV. Caracas. Venezuela.

Fidias, A. (2006) El proyecto de Investigación. Editorial Epísteme. Caracas.

Fundación MAPFRE. (2016) II Congreso Iberoamericano de Riesgos Laborales y Seguridad Vial. PRESEVILAB. Madrid, España

García Vara, J. (2006). Algunas Consideraciones sobre la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. Caracas: Tribunal Supremo de Justicia.

Garay, J. (2006) Nueva Ley de Prevención en el Trabajo Con los Artículos de Ley que Afectan al Patrono. Corporación AGR. Caracas.

González A (2015) Medidas para prevenir riesgos laborales y mejorar el medio ambiente de trabajo en una Empresa de café. Trabajo especial de grado para obtener el Título de Licenciado en Relaciones Industriales de la Universidad de Carabobo. Venezuela.

Larenz Kart (1959) Derecho de obligaciones Tomo II. Editorial Revista de derecho privado Madrid.España

Luque M, Ginés A. (2013) Análisis cualitativo de las controversias judiciales más relevantes en materia de seguridad y salud laboral. Caracas.

Márquez, O. (1996). El Proceso de la Investigación en las Ciencias Sociales. Editorial Universidad Ezequiel Zamora. Barinas.

Parés Salas Alfredo (2012) El Contencioso de los Servicios Públicos (Consideraciones en torno al Artículo 259 de la constitución y al derecho fundamental de la prestación de los servicios públicos), Caracas, Venezuela.

- Perez C (2014) Del accidente en el trayecto. perezcalzadilla. com/ publicaciones. Consulta en línea (Enero 2018)
- Sánchez, C. (2010) Blog Comunicación Jurídica. 15 de marzo 2008. Consulta en línea (Diciembre 2017).
- Tribunal Supremo de Justicia. Sala de Casación Social Sentencia N° 86. Caso Marcos Hernández contra Exxonmobil de Venezuela, de fecha 7 de Febrero de 2014.
- Tribunal Supremo de *Justicia*. Sala de Casación social, Sentencia N° 1474 del 8 de Noviembre de 2005. Caso Yeluximar del Carmen Leonardi Monzón contra Condominio Centro Comercial Ara.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2016). Manual de Trabajos de Grado, de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales. Caracas.
- Urosa, Maggi, Daniela (2014) Demanda de prestación de servicios públicos. Estado Actual y Perspectivas de Cambio. Caracas.
- Verdeguer M (2013) Accidentes in itinere y en misión: implantación y desarrollo de campañas de sensibilización en la comunidad valenciana. Trabajo especial de grado Presentado para optar por el título de Doctor en Psicología de la Universidad de Valencia, España.

ANEXOS

<http://ciudadvalencia.com.ve>



¡Como reses! Usan camiones como transporte público

Septiembre 26, 2017



Pasajeros de los municipios Carlos Arvelo, Valencia y Guacara entre más afectados por falta de unidades. Ni las reses pasan tantas calamidades para viajar

Los vehículos en su mayoría camiones 350 y 750 sin barandas y sin ningún tipo de sistema de seguridad, hacen un recorrido desde Carlos Arvelo, pasando por el municipio Valencia, para concluir su recorrido en San Diego, por lo que estarían pasando desapercibidos por las autoridades en estos tres municipios.



Ruta Güigüe – Valencia pone en peligro a sus usuarios. Foto Joel Nieves.



Camiones 350 y 750 son usados como transporte público. Foto Joel Herrera.

FORMATOS DE RUTAGRAMA

ALCOHOLES NACIONALES C.A. RIP. 25442000-0		HOJA DE RECORRIDO HABITUAL	
<p>LA LEY ORGÁNICA DE PREVENCIÓN CONDICIÓN Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO (LOPCYMAT), cita en su Art. 69, numeral 3; "Los accidentes que sufran los trabajadores y trabajadoras en el trayecto hacia y desde su centro de trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido" serán incluidos como accidente de trabajo.</p>			
<p>ALCOHOLES NACIONALES C.A., con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la LOPCYMAT y con el fin de garantizar el beneficio de la Ley que se otorgan a los trabajadores y trabajadoras, solicita que cada uno de ellos complete los datos solicitados a continuación:</p>			
I.- DATOS DEL TRABAJADOR			
Nombre y Apellido:		C.I.:	
Departamento:		Cargo:	
Dirección de Habitación:			
II.- TRASLADO HABITUAL DESDE SU RESIDENCIA HASTA SU TRABAJO			
Caminando:	<input type="checkbox"/>	Vehículo propio:	<input type="checkbox"/>
Transporte Público:	<input type="checkbox"/>	Taxi:	<input type="checkbox"/>
Describa el Trayecto:			
III.- TRASLADO HABITUAL DESDE SU TRABAJO HASTA SU RESIDENCIA			
Caminando:	<input type="checkbox"/>	Vehículo propio:	<input type="checkbox"/>
Transporte Público:	<input type="checkbox"/>	Taxi:	<input type="checkbox"/>
Describa el Trayecto:			
Bajo juramento de fe declaro que los datos que he suministrado son ciertos			
Nombre del Trabajador(a): _____		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">Huella Dactilar Izquierda</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 20px;">Huella Dactilar Derecha</div>	
C.I.: _____			
Firma: _____			
Fecha: _____			

NOTIFICACIÓN SOBRE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES IN ITINERE

MEDIDAS PREVENTIVAS PARA EVITAR ACCIDENTES EN LA CALLE O EN LUGARES PÚBLICOS DEL PERSONAL QUE LABORA EN LA EMPRESA MIENTRAS SE TRASLADA DE SU RESIDENCIA A LA EMPRESA Y VICEVERSA
ALCOHOLES NACIONALES, C.A.

<p><u>SI SU MEDIO DE TRANSPORTE PARA TRASLADARSE ES PÚBLICO</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Tome el transporte en las paradas asignadas. 2.- Espere a que la unidad se detenga para subir o bajar de ella. 3.- Apague el celular antes de abordar la unidad y guárdelo, no lo deje visible. 4.- Evite usar prendas u objetos de valor en la calle. 5.- Evite trasladarse en unidades congestionadas de pasajeros puede no tener donde sujetarse. 6.- Al subir a una unidad no se quede en la puerta puede caerse. 7.- No saque las manos, cabeza o cuerpo por las ventanas. 8.- Exija al chofer respete el límite de velocidad. 9.- En caso de un asalto en la camioneta no se altere, mantenga la calma y no discuta con el asaltante. 10.- No compre ningún tipo de mercancía a personas ambulantes. 11.- Solicite la parada con anticipación, espere a que se detenga y no se lance. 	<p><u>SI SU RESIDENCIA ESTA CERCA DE SU SITIO DE TRABAJO</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Camine por las aceras y hágalo en sentido contrario a los vehículos. 2.- Tome las vías de acceso más transitadas e iluminadas. 3.- En caso de ser víctima de un asalto mantenga la calma y no discuta con el asaltante. 4.- Al momento de cruzar las calles hágalo en las esquinas y vea hacia los lados. 5.- Respete las señales de tránsito. 6.- Llegue primero a su destino y luego puede volver a salir, si así lo desea.
<p><u>SI SU MEDIO DE TRANSPORTE PARA TRASLADARSE ES PARTICULAR</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Mantenga su vehículo en buen estado de frenos, cauchos, luces, etc. 2.- Use el cinturón de seguridad. 3.- No hable por teléfono celular mientras conduce. 4.- Respete las normas de tránsito. 5.- Tome todas las previsiones necesarias cuando conduce con lluvia. 6.- No consuma bebidas alcohólicas mientras maneja. 	<p><u>SI SU MEDIO DE TRANSPORTE PARA TRASLADARSE ES PRIVADO</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Que el vehículo pertenezca a un servicio privado confiable. 2.- Exija que tome rutas más seguras y que usted conozca. 3.- No entretenga al chofer con conversaciones, para que no se descuide.

HAGO CONSTAR QUE HE SIDO INFORMADO DE LOS RIESGOS A LOS CUALES ESTOY EXPUESTO EN EL TRAYECTO DEL RECORRIDO HABITUAL, DESDE MI RESIDENCIA HASTA LA EMPRESA Y VICEVERSA, Y ME COMPROMETO A CUMPLIR CON TODAS LAS INDICACIONES ANTES DICHAS, Y CONFORME FIRMO EN ACEPTACION.

YO: _____ C.I. N°: _____

FIRMA: _____ FECHA: ____/____/____

ITINERARIO CONSIGNADO POR EL TRABAJADOR

ITINERARIO DIARIO PARA ASISTIR AL TRABAJO

Con el fin de mantener actualizado los registros del personal y de establecer las bases para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica de Prevención y medio Ambiente de Trabajo, en el Artículo 69 respecto a los Accidentes en el Trayecto hacia el Trabajo o desde el Trabajo hacia la casa, suministre la siguiente información:

1- Indique como realiza el traslado: Empresa / Hogar, Hogar / Empresa

Transporte Publico	<input type="checkbox"/>	Vehículo Propio	<input type="checkbox"/>	Modelo	Placa
Moto	<input type="checkbox"/>	Vehículo Particular	<input type="checkbox"/>		
Bicicleta	<input type="checkbox"/>	Vehículo de la Empresa	<input type="checkbox"/>		

2- Indique a continuación como accede a su Trabajo y como retorna a su Hogar. Especifique, Avenidas, Calles, Autopistas y/o Puentes, que debe tomar para llegar al Trabajo y retornar a su Hogar:

2.1- Ruta Hogar / Empresa

2.2- Ruta Empresa/ Hogar

3 Igualmente durante el trayecto antes mencionado asumo la responsabilidad de:

3.1- Respetar y acatar la Ley de Transito y su Reglamento.

3.2- Respetar los avisos informativos, preventivos y prohibitivos existentes en todas las aéreas de emergencia así como la señalización vertical y horizontal de reglamentación, información y prevención en las vías de comunicación del Territorio Nacional.

3.3- Cumplir con la documentación exigida por el Organismo Pertinente.

4 Me comprometo a informar oportunamente a la Empresa, el camino de Domicilio y ruta con el fin de actualizar los datos.

TRABAJADOR _____

FIRMA _____

CEDULA _____

HUELLA

