

RIESGO LABORAL IN ITINERE EN LA DOCTRINA, LA LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA COSTARRICENSE

Dra. Ma. Del Rocío Carro Hdez.*
Mg. Gabriel Espinoza C.**

I. Introducción

Partiendo de la definición legal, se conoce como accidente de trabajo todo aquél infortunio que se le suceda al trabajador como causa de la labor que ejecuta o como consecuencia de ésta, durante el tiempo que permanece bajo la dirección y dependencia del patrono o sus representantes y que puede tener como consecuencia la muerte, pérdida o reducción, temporal o permanente de la capacidad para el trabajo.¹

Esta definición lleva consigo una serie de supuestos, los cuales deben darse para la debida configuración de un accidente de trabajo. Estos pueden definirse como un elemento causal (el accidente debe darse como causa o consecuencia de la labor que ejecuta), un elemento temporal (durante el tiempo que permanece bajo la dirección y dependencia del patrono o representantes de este), un elemento subjetivo (la existencia de una relación laboral basada en un contrato de trabajo por cuenta ajena) y un elemento objetivo (el trabajador debe sufrir muerte,

pérdida o reducción, temporal o permanente de su capacidad para ejecutar su trabajo).

En el campo de los riesgos del trabajo, trasciende por sus particularidades el ya conocido accidente “in itinere”. La legislación costarricense no es omisa al regularlo y por su parte, la jurisprudencia de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia ha interpretado en múltiples ocasiones la normativa.

Sin embargo, el accidente in itinere sigue siendo uno de los institutos del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social que presenta mayores dificultades para su estudio y entendimiento, sobre todo debido al universo de hipótesis que son cubiertas por éste concepto, de ahí que un análisis detallado de su regulación deviene en imprescindible.

Por lo tanto, el presente artículo intentará responder a una serie de interrogantes de importancia: 1) ¿Qué es el riesgo in itinere? ; 2) ¿Cómo se encuentra regulado en Costa Rica?; y 3) ¿Cuál ha sido la posición de los órganos jurisdiccionales con respecto a éste?

* Doctora en Derecho Del Trabajo. Università degli Studi di Pisa.

** Máster en Asesoría Jurídica de Empresas. Universidad Carlos III de Madrid.

1 Código de Trabajo de Costa Rica. Artículo 196.

II. El Riesgo Laboral In Itinere en la Doctrina

Tratándose del estudio del riesgo in itinere, más que iniciar directamente con las diversas definiciones propuestas por la doctrina, interesa exponer el criterio del Tribunal Supremo Español (citado por **SEMPERE NAVARRO** y **FERNÁNDEZ ORRICO**), en su sentencia del 28 de diciembre de 1962, mediante el cual atinadamente expresaba cómo el accidente in itinere “(...) *no es una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación.*” En este sentido, para **SEMPERE NAVARRO** y **FERNÁNDEZ ORRICO**, cambios en lo social, la evolución de la tecnología que trae consigo la aparición de nuevos medios de transporte, el desarrollo de nuevas profesiones, etc., implican necesariamente la revisión constante del concepto de accidente in itinere.²

Teniendo tal panorama en mente, bajo la idea de que el riesgo de trabajo in itinere no puede ni debe ser encuadrado en situaciones fácticas exactas, ha de exponerse el criterio del maestro **CABANELLAS**, quien en su libro Derecho de los Riesgos de Trabajo indica que el accidente in itinere es aquel “(...) *que le sobreviene al trabajador en el trayecto de su domicilio al lugar de ejecución de un trabajo y viceversa, siempre que exista relación con el vínculo que le une al patrono y no constituya un riesgo genérico a que se*

encuentra expuesto cualquier otra persona, por causa o motivo de la vida en comunidad.”³

La distinción con el riesgo de trabajo es clara: este accidente sucede afuera del lugar de trabajo y cuando no se está dando una prestación efectiva de las labores. **RUPRECHT**, citado por **CABANELLAS**⁴, señala que el accidente in itinere debe ser indemnizable, aún cuando se da en tales circunstancias debido a que:

- 1) La responsabilidad por el accidente de trabajo tiene un fundamento social y por lo tanto debe ser interpretado ampliamente;
- 2) Los accidentes in itinere se producen por motivo del trabajo, ya que si el trabajador no hubiese concurrido a su tarea, el accidente no se habría producido;
- 3) El tiempo de servicio no se limita al horario en que el obrero cumple sus tareas, más bien comienza cuando se dirige al trabajo y concluye hasta que regresa, con un tiempo prudencial.

En el lado contrario, **POZZO** sostiene que, “(...) *el empleador no puede ser responsable de esa clase de accidentes, porque ello escapa a la órbita de su acción y autoridad, ya que no es el patrón quien elige los medios o el camino para la traslación, ni tampoco está en sus manos la disminución de los riesgos que ofrecen la calle o los medios de transporte.*” Para este mismo autor, la tesis que sostiene que al salir de su casa con destino al lugar de trabajo el trabajador está

2 Sempere Navarro, A.; Fernández Orrico, F. La Especialidad de las Contingencias Profesionales. En Derecho del Trabajo, Seguridad Social y Proceso Laboral. Tomo II. Editorial Wolter Klowers: España. P. 253

3 Cabanellas, G. Derecho de los Riesgos de Trabajo. Editorial Bibliográfica Omeba: Buenos Aires. P. 248.

4 Ibid. P. 253.

a disposición del empleador no es válida, ya que siguiendo la misma lógica, casi todos los actos en la vida diaria del empleado se dan para estar en condiciones de trabajar (verbigracia alimentarse o descansar).⁵

VÁZQUEZ VIALARD sostiene que la extensión de la responsabilidad al empleador por el infortunio del trabajador, constituye una ampliación práctica del concepto de “ocasión” y lo que en principio sería un riesgo genérico pasa a ser un riesgo del trabajo por motivo de gravitar alrededor del hecho del trabajo que obliga al empleado a desplazarse hacia un lugar determinado.⁶

Ahora bien, cabe aclarar que para el autor supra citado, tal situación no debe verse como una ampliación a su vez del concepto de “disposición” que tiene el empleador durante las horas laborales, lo cual a su juicio sería arbitrario.⁷

En lo que se refiere a la doctrina costarricense, **GODÍNEZ VARGAS** explica

que el accidente in itinere se presenta como una ampliación del tradicional concepto de accidente en el trabajo, atribuyéndose al empleador y a la entidad gestora que sea la responsable del infortunio, el riesgo derivado de las condiciones de movilización o traslado del trabajador y cuyo control no se encuentra a su alcance, y expresa que el interés de asimilarlos a los accidentes del trabajo se debe primordialmente al hecho de que los beneficios que de ello se obtienen, en términos generales mayores que los otorgados por los regímenes que atienden accidentes de otra naturaleza.⁸

Dicho lo anterior, y resumiendo someramente la discutida naturaleza del accidente in itinere, debe tenerse presente que la doctrina le adjudica una serie de requisitos que pueden considerarse *sine qua non*, los cuales son señalados por **CABANELLAS** como: 1) Requisito Topográfico; 2) Requisito Cronológico; 3) Requisito del Nexo Causal o el teleológico.⁹

5 Pozzo, J. Manual Teórico Práctico del Derecho del Trabajo. Ediar S.A. Editores. P. 368-369.

6 Vázquez Vialard, A. La Responsabilidad en el Derecho del Trabajo. Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma S.R.L. Buenos Aires. P. 310.

7 Vázquez Vialard expresa: “No participamos del criterio de que la protección (limitada a la reparación de los infortunios) que el empleador debe dispensarle al trabajador, se extiende a partir del momento en que éste sale de su casa, pues ya está a su disposición (ello llevaría a considerarlo como tiempo de trabajo). No nos parece aceptable esta teoría, ya que el empleado una vez que terminan su labor y abandona el lugar de trabajo, así también como hasta que llega a éste, es libre para realizar lo que desea; durante ese tiempo no está a disposición del empleador. Si esto fuera cierto, tendría que admitirse que también lo está, aunque de forma más mediata, durante todas las horas del día y de la semana, ya que en función del cumplimiento del débito laboral (concurrir al lugar en que realiza su tarea), debe condicionar el uso del resto de las horas respecto de las que tiene plena disposición. En virtud de esa obligación, debe levantarse a una hora determinada para poder llegar al lugar en que realiza su labor en condiciones normales, aseado, descansado, a fin de estar en posesión de sus facultades. Todo ello le ha exigido dormir un determinado número de horas, no haber bebido en un plazo que depende de su capacidad de receptibilidad al alcohol, etc., haber tenido la diligencia de no emprender un viaje o desplazamiento de su domicilio de forma tal que le impidiera llegar en tiempo hábil a desempeñar sus funciones.” P. 311.

8 Godínez Vargas, A. Riesgo In Itinere. Revista de Derecho Laboral, Rubinzal-Culzoni, Editores, Buenos Aires, 2010.

9 Ver autores como GODÍNEZ VARGAS, SEMPERE NAVARRO y FERNÁNDEZ ORRICO.

a) Requisito Teleológico.

Mediante este requisito, se exige que el accidente ocurra durante un desplazamiento cuya finalidad no es otra que la laboral. Tal y como señala **GODÍNEZ VARGAS** la finalidad principal y directa del viaje durante cuyo trayecto ocurre el accidente, debe estar determinada por el cumplimiento de la obligación sinalagmática de prestar un trabajo.¹⁰

Es decir, sin trabajo no habría desplazamiento, y sin desplazamiento no se produciría el accidente.¹¹

Por este motivo, señalan **SEMPERE NAVARRO** y **FERNÁNDEZ ORRICO** que, alteraciones en el desplazamiento interrumpen ese nexo causal. En este sentido, estos autores expresan que no existirá un accidente de trabajo cuando se utilice un trayecto distinto al habitual, cuando se tenga como finalidad gestionar asuntos privados o cuando el accidente se dé durante el viaje de ida o regreso de las vacaciones, etc.¹²

Para **KAHALE CARRILLO**, los supuestos que interrumpen el nexo causal son las desviaciones del trayecto ordinario atribuibles a la conveniencia personal del trabajador, y que sean además sean arbitrarias, injustificadas, revistiendo de una identidad considerable o revelen el ánimo del

trabajador de dar a su traslado un fin distinto del ir a su domicilio o centro de trabajo.¹³

b) Requisito Topográfico.

Responde, de acuerdo a **VÁZQUEZ VIALARD** al trayecto entre el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador y viceversa, y se extiende desde el momento en que el trabajador cruza la puerta de su domicilio hasta el lugar de prestación del servicio.¹⁴ Este autor critica que en un fallo dado por tribunales argentinos¹⁵ se haya interpretado que el concepto de *trayecto* comprende desde el momento en que el afectado empieza a ejecutar su decisión de trasladarse de un lugar a otro, lo cual lógicamente inicia con el primer movimiento realizado por el trabajador y que tiene como fin ejecutar tal decisión y que generalmente ello tiene lugar en el interior de su domicilio.

Por su parte, la doctrina española de los profesores **SEMPERE NAVARRO** y **FERNÁNDEZ ORRICO** explica que el accidente en itinere debe ocurrir en el camino de ida o vuelta del centro de trabajo, y se entiende producido el accidente inclusive en un momento anterior o preparatorio del viaje.¹⁶ Estos autores coinciden con **VÁZQUEZ VIALARD**, en el sentido que el accidente producido en el domicilio no es laboral, sino uno común.

Llama la atención como **SEMPERE NAVARRO** y **FERNÁNDEZ ORRICO** expresan cómo la jurisprudencia ibérica ha relativizado parcialmente el requisito topográfico en lo que se refiere al domicilio. De acuerdo con lo anterior, estos autores expresan que el Tribunal Supremo en diversas instancias ha expresado que “(...) *el hecho de que la jurisprudencia refiera mayoritariamente el origen y destino del recorrido al domicilio del trabajador no es por considerarlo esencial y absolutamente necesario, sino por el normal, el más generalizado, el que con más frecuencia entra el suceso, de manera que con relación al requisito topográfico, lo esencial, en tanto no se rompa el nexo causal, no es salir del domicilio o volver al domicilio (...) sino ir al lugar de trabajo o volver del lugar de trabajo, por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador en tanto no se rima el nexo necesario con el trabajo.*”¹⁷

Llegado a este punto, resulta de importancia citar la Sentencia 2315/2012 del 26 de diciembre del 2013 de la Sala Cuarta de lo Social, del Tribunal Supremo Español. En dicha sentencia, el actor sufrió un accidente laboral en el trayecto, con su vehículo propio mientras se desplazaba desde su domicilio en la localidad del Puente Almuhey (León), donde descansaba los fines de semana, hasta su domicilio de Almazán (Soria), donde vivía durante los días laborales de la semana, y en la que hay una distancia aproximada de 350 kilómetros. Cabe destacar que el primer “domicilio” (Almuhey) fue considerado el domicilio familiar por lo que la sentencia recurrida entendió que no

se trataba de accidente “in itinere”, pues no concurría el elemento teleológico necesario para la calificación, al predominar en el desplazamiento el interés familiar.

En su razonamiento (elaborado por el magistrado ponente Aurelio Desdentado Bonete), la sentencia del Tribunal Superior señaló:

“(...) en casos como el presente y revisando criterios anteriores más estrictos, como el de la sentencia de 29 de septiembre de 1997, hay que entender que el trayecto en el que se ha producido el accidente no queda fuera del art. 115.2.a) de la LGSS (LA LEY 2305/1994). En primer lugar, porque el domicilio del que se parte se define en los hechos probados de la sentencia de instancia como el domicilio del trabajador - su domicilio- frente al lugar de residencia por razones laborales (“donde vivía durante los días laborables de la semana”, según dice el hecho probado segundo), lo que permite concluir que es aquél el domicilio propiamente dicho como “sede jurídica de la persona” del art. 40 del Código Civil (LA LEY 1/1889), sede en la que, junto al hecho material de residencia -que persiste, aunque, por razones de trabajo, ésta se traslade temporalmente a otro lugar- aparece el elemento intencional (el animus manendi) de querer continuar residiendo en ese lugar, elemento intencional que se expresa objetivamente mediante una conducta significativa: la vuelta periódica al mismo cuando las obligaciones de trabajo lo permiten.

En segundo lugar, porque la interpretación de las normas debe adaptarse a la realidad social, como impone el art. 3 del Código

¹⁰ Godínez Vargas, A. Óp. Cit. P. 6.

¹¹ Kahale Carrillo, D. Nuevas Notas al Accidente In Itinere. Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. Editorial Iustel. N 22 (2010). P. 12

¹² Sempere Navarro, A.; Fernández Orrico, F. Op. Cit. P. 254-255.

¹³ Kahale Carrillo, D. Óp. Cit. P. 15.

¹⁴ Vázquez Vialard, A. Op. Cit. P. 312.

¹⁵ El autor cita la sentencia SCBA del 2/10/73, DT XXXIII-865.

¹⁶ Sempere Navarro, A.; Fernández Orrico, F. Op. Cit. P. 256

¹⁷ Sempere Navarro, A.; Fernández Orrico, F. Op. Cit. P. 257

Civil (LA LEY 1/1889) , y ésta a la vista de la evolución de las nuevas formas de organización del trabajo y de la propia distribución de éste en el hogar familiar está imponiendo unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos en el lugar del trabajo, ajustes que no siempre pueden traducirse en un cambio de domicilio y que tienen en muchos casos carácter temporal por la propia naturaleza del contrato o del desplazamiento. Todo ello determina que, si se quiere respetar la voluntad del legislador en los tiempos presentes, habrá que reconocer que en supuestos como el presente a efectos del punto de partida o retorno del lugar de trabajo puede jugar, según las circunstancias del caso, tanto el domicilio del trabajador en sentido estricto, como la residencia habitual a efectos de trabajo.” (El resaltado es añadido).

De la sentencia citada, queda claro nuevamente la flexible naturaleza del riesgo in itinere.

c) Requisito Cronológico.

El momento en el que ocurre el accidente es también uno de los requisitos necesarios para la configuración del accidente in itinere. De acuerdo con éste, se ha dicho por parte de la doctrina que el infortunio debe ocurrir en un plazo inmediato o razonable próximo a las horas de inicio o finalización del trabajo.¹⁸

Esto implica, en palabras de **GODÍNEZ VARGAS**, que no deben de existir alteraciones

por desviaciones temporales que obedezcan a motivos de interés particular.

Este requisito, para **KAHALE CARRILLO**, debe aplicarse de manera flexible, no siendo suficiente una simple demora para desvirtuar la significación profesional del accidente, como lo que quiere decir que debe relativizarse ante cada caso concreto, haciendo depender su concurrencia de una evaluación razonable de la distancia a recorrer, el medio de transporte utilizado y las circunstancias conexas.¹⁹

III. La positivización del accidente in itinere Costa Rica.

a) Ley No. 6727 de 1982.

La positivización del accidente in itinere se dio en Costa Rica mediante la Ley No. 6727 de 1982, reforma al Código de Trabajo que constó de 138 artículos y fue publicada en La Gaceta No. 57 de 24 de marzo de 1982.

La importancia de tal reforma fue de tal magnitud que **ALFARO ROJAS** la describe como el principal antecedente a nivel histórico nacional, que marca hasta el día de hoy, el régimen de riesgos de trabajo en el Código de Trabajo y que declaró “obligatorio, universal y forzoso el Seguro contra Riesgos de Trabajo, de manera que todas y todos los trabajadores debían estar asegurados”.²⁰

No es para menos entonces, citar el párrafo inicial del preámbulo del proyecto de ley en su momento, que con gran tino y visión a futuro, señaló:

“La normatividad que regula los Riesgos de Trabajo constituye intrínsecamente un derecho dinámico, en constante evolución y cambio, de acuerdo con la realidad social, política, económica y laboral de cada país.”

La propia reforma, se auto describe como la precursora del cambio en materia de riesgos de trabajo en lo atinente a la teoría de responsabilidad utilizada en el ordenamiento costarricense, al pasar de la responsabilidad subjetiva del empleador derivada de doctrinas civilistas, a una teoría de responsabilidad objetiva y solidaria, tutelando las contingencias que sufren los trabajadores con ocasión del trabajo. En palabras de la propia redacción del proyecto “La responsabilidad hoy no se fundamenta en la peligrosidad potencial, mayor o menor, que resulta de una determinada profesión u oficio (riesgo profesional), sino en la subordinación jurídica que el contrato o relación del trabajo impone al trabajador con respecto al patrono (...).”

b) Artículo 196 inciso a) del Código de Trabajo.

Ahora bien, el proyecto de ley que finalmente fue aprobado es a partir del cual el artículo 196 inciso a) obtiene su actual redacción, que en lo que interesa señala:

“También se calificará de accidente de trabajo, el que ocurra al trabajador en las siguientes circunstancias:

a. En el trayecto usual de su domicilio al trabajo y viceversa,

cuando el recorrido que efectúa no haya sido interrumpido o variado, por motivo de su interés personal, siempre que el patrono proporcione directamente o pague el transporte, igualmente cuando en el acceso al centro de trabajo deban afrontarse peligros de naturaleza especial, que se consideren inherentes al trabajo mismo. En todos los demás casos de accidente en el trayecto, cuando el recorrido que efectúe el trabajador no haya sido variado por interés personal de éste, las prestaciones que se cubran serán aquellas estipuladas en este Código y que no hayan sido otorgadas por otros regímenes de seguridad social, parcial o totalmente.”

En primera instancia, debe tenerse presente cómo el legislador eligió una definición amplia en la que no se detallan los alcances de términos tales como “trayecto usual”, “interrupción”, “variación” o “interés personal”, dejando al operador jurídico la tarea de determinarlos correspondientemente.

A criterio de quienes escriben, no yerra el legislador al optar por tal técnica legislativa, puesto que tal y como se vio al inicio de este escrito, el concepto de accidente in itinere debe ir modificándose con el devenir de los tiempos y con el cambio en la naturaleza de los trabajos, puesto que su objetivo final es la adecuada protección del empleado.

No obstante lo anterior, es importante destacar que el Reglamento General de los Riesgos del Trabajo (Decreto Ejecutivo N° 13466-TSS, publicado en La Gaceta No. 67 de 07 de abril de 1982) señala algunas definiciones de lo arriba expresado. Para este marco normativo, el trayecto usual

¹⁸ Ver GODÍNEZ VARGAS, SEMPERE NAVARRO y FERNÁNDEZ ORRICO.

¹⁹ Kahale Carrillo, D. Óp. Cit. P. 17

²⁰ Alfaro Rojas, A. (2011). *Análisis doctrinario y jurisprudencial de las enfermedades incapacitantes como riesgo de trabajo y los posibles efectos en la suspensión del Contrato de Trabajo*. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho, no publicada. Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

se entenderá como el camino que sigue el trabajador desde su domicilio al lugar donde presta sus servicios y viceversa. Este trayecto debe ser el que se efectúa habitual o comúnmente para ir al trabajo y regresar de éste, empleando un medio de transporte normal a dichos fines y adecuado al trayecto.

Asimismo, para efectos del Reglamento citado, se tendrá por interrumpido o variado el recorrido normal o habitual, cuando las circunstancias agregadas rompen el nexo causal por algún acto personal del trabajador, tanto por un acto temerario o imprudente, como por cualquier actividad que interrumpa el mero ir y venir del domicilio al trabajo, que signifique un aumento del riesgo creado.

Por último, se señala que las interrupciones o variaciones del recorrido que no se enmarcan en las previsiones precedentes, podrán ser calificados como eventos amparados, cuando el trabajador empleó para realizar el trayecto un tiempo superior al normal, en actos de la vida usual, en conducta normal.

En segundo término, como puede observarse, el artículo supra citado es amplio, y contiene diversas hipótesis que deben abordarse independientemente.

i. Hipótesis Uno.

Esta hipótesis, se presenta cuando es el ente patronal quien otorga el medio de transporte o sufrague sus costos en el que el empleado sufra el accidente.

ii. Hipótesis Dos.

La segunda hipótesis se plantea cuando el accidente se da en el acceso al centro de trabajo deban afrontarse peligros de naturaleza especial, que se consideren inherentes al trabajo mismo.

Una situación un tanto más compleja, pues de realizar una interpretación restrictiva de la redacción, la palabra "inherente"²¹ obliga al interprete a considerar que el peligro de naturaleza especial debe estar vinculado a al servicio prestado (es decir el puesto ocupado por el trabajador) como tal, y contrario sensu, no existirá un accidente in itinere.

No obstante, tomando en consideración la naturaleza del accidente in itinere, la interpretación que se adecua de mejor manera sería la de considerar que tal frase se refiere a que en el trayecto se afrontan peligros de tal naturaleza, y que el trayecto se da en ocasión del cumplimiento del contrato de trabajo. Es decir, el trayecto se realiza con la finalidad de presentarse a laborar, y pero el peligro de especial naturaleza no se relaciona en nada con el servicio o las funciones llevadas a cabo de acuerdo al puesto.

iii. Hipótesis Tres.

La tercera y última hipótesis expresada en el inciso a) cubre todos los demás supuestos de hecho en los que el trabajador sufre un

accidente en el trayecto usual de su domicilio al trabajo y viceversa. En otras palabras, el accidente en el trayecto que se da aún cuando el patrono no otorgue o no cubra el costo del medio de transporte, o cuando no se afronten peligros de especial naturaleza, si el recorrido que efectúe el trabajador no haya sido variado por interés personal de éste, serán considerados accidentes in itinere por disposición legal.

Cabe destacar que esta hipótesis por mucho tiempo no fue aceptada por los órganos jurisdiccionales, como se expondrá en el próximo apartado.

IV. El Accidente In Itinere para los Órganos Jurisdiccionales en Costa Rica.

La intervención judicial en la evolución del concepto de riesgo in itinere ha sido fundamental en el país, y data previo a la promulgación de la Ley No. 6727 citada anteriormente. De acuerdo con esto, se procederá a realizar un análisis de tres etapas, que a criterio de los autores, han transcurrido en la vida del concepto acá analizado.

a) Etapa Inicial: Sentencias Previo a la Promulgación de la Ley No. 6727.

La Resolución No. 133 de las 15:50 del 19 de noviembre de 1976 de la antigua Sala de Casación es de particular relevancia para el presente artículo. Esto es así, no solo ya que los criterios jurídicos expuestos en ese momento fueron la base jurídica para las sentencias de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia No. 160 de las 9:10

horas del 28 de agosto de 1985 y No. 69 de las 8:00 horas del 10 de agosto de 1988, sino también debido a que expuso un criterio restrictivo sobre los accidentes in itinere que se mantuvo por varias décadas.

En la sentencia citada, se estudió el caso de Víctor Garro Arias en contra de Fertilizantes de Centroamérica (Costa Rica) S.A. y contra el Instituto Nacional de Seguros. La situación analizada consistió en que el hijo del accionante, mientras se dirigía a su casa una vez finalizada la jornada laboral, fue atropellado por un vehículo, accidente que le ocasionó la muerte, motivo por el cual se interpuso la demanda solicitándose que condenara a los demandados a pagar la indemnización correspondiente.

El Instituto Nacional de Seguros se opuso a tal pretensión, aunque manifestando únicamente que no tuvo a disposición el expediente del riesgo de trabajo (bajo custodia del Departamento de Riesgos en la administración de Puntarenas), por lo que le fue imposible contestar la demanda ya que sin tales documentos no se podía manifestar la posición del instituto demandado. Por su parte, la empresa demandada no contestó la demanda.

En primera instancia, el Juzgado de Trabajo resolvió declarar sin lugar la demanda, señalando sobre el fondo:

"Hay que tomar en cuenta, que el accidente ocurrió fuera de horas de trabajo y en circunstancias en que la empresa patronal no podía tener responsabilidad. La responsabilidad en este caso, pudo ser de la víctima y de las personas que conducían los vehículos causantes del accidente"

²¹ De acuerdo a la Real Academia Española, la palabra inherente significa que "que por su naturaleza está de tal manera unido a algo, que no se puede separar de ello.

y contra ellos es que cabe la acción, pero no contra Fertilizantes de Centroamérica (Costa Rica) S.A.- No considera el juzgado que el patrono deba ser responsable de la seguridad de sus trabajadores fuera de sus labores, donde no están sujetos a ningún control.- Diferente sería la situación, si el traslado del trabajo estuviera a cargo de la entidad patronal, o si para ir al centro de labores tuviera que pasar por sitios que pusieran en peligro su salud o integridad corporal. (...) Debe entonces, siguiendo la regla general de la teoría de la culpa objetiva en materia de riesgos profesionales (sic), declarar sin lugar la presente demanda, resolviendo el juicio sin especial condenatoria en costas.”

Al llegar a segunda instancia, el Tribunal Superior de Alajuela, aceptando la relación de hechos señalada por la instancia precedente, sus argumentos y razonamiento, señaló:

“Que encontrándose la sentencia desestimatoria de la presente acción por riesgo profesional correcta, ajustada a derecho, al mérito de los autos, así como a la doctrina y jurisprudencia imperantes procede ser confirmada en todas sus partes.- (...) El caso que cita el apelante de Audberto Brenes contra Javier Cubero y José María Solórzano acogido por este Tribunal era diferente pues se presentaban situaciones muy particulares, lo que no ocurre en el caso sub-judice como por ejemplo que los patronos le suministraban al actor diariamente el transporte para que llegara al lugar de trabajo y luego se regresara a su domicilio.”

Por último, y al ser conocido el caso por la Sala de Casación, los entonces Magistrados expresaron:

“Que el Código de Trabajo no establece ninguna regla especial que se refiera a los llamados accidentes “in itinere”, de modo que la calificación del hecho, para decidir si constituye o no un riesgo indemnizable, debe hacerse dentro de la norma general contenida en el artículo 203 párrafo segundo de ese Código, a cuyo tenor “accidente de trabajo es toda lesión que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo y durante el tiempo que lo realice o debería realizarlo.” Alrededor de esa regla se ha desarrollado una jurisprudencia que se mantiene en forma reiterada, en el sentido de que no puede conceptuarse como accidente “in itinere” el que acaece cuando el trabajador va y viene de su residencia al lugar de su trabajo, salvo en circunstancias especiales, particularmente cuando el propio patrono crea el riesgo, como ocurre cuando se hace cargo del transporte, o en aquellos casos en que el trabajador tiene que desplazarse de su domicilio habitual y residir en otro lugar, porque entonces sí se trata de un accidente producido “con ocasión del trabajo”, (...), no así cuando el empleado, en condiciones normales, se dirige de su casa a la oficina, fábrica o centro de trabajo, pues en tales casos no son las circunstancias del trabajo las que originan el accidente, sino que éste se produce por el riesgo a que en general están sometidas todas las personas que deben usar cualquier medio de transporte.”

Finalmente, a criterio de la Sala de Casación entonces:

“Una protección más amplia a favor de los trabajadores, para ampararlos de un modo general contra los accidentes de trabajo que ocurran en el trayecto de su casa al lugar de trabajo, solo podría concederse por regla expresa que, conforme se explicó antes, no contiene el Código de Trabajo.”

Como puede observarse, al no existir normativa que protegiera expresamente al trabajador en relación a los accidentes in itinere bajo las circunstancias como las que acaecieron en la sentencia analizada, los magistrados optaron por interpretar que los accidentes “con ocasión” del trabajo se restringían a aquellos casos en los que el patrono creara el riesgo.

b) Etapa Intermedia: Sentencias Posteriores a la Promulgación de la Ley No. 6727.

Aún cuando los magistrados de la antigua Sala de Casación expresaron la necesidad de normativa expresa en materia de riesgos de trabajo in itinere, para cubrir otros supuestos distintos a aquellos en los que el empleador crease el riesgo, la promulgación de la Ley No. 6727 no tuvo mayor impacto en el criterio de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, y esto quedó claro en su sentencia 1985-160 de las nueve horas y diez minutos del veintiocho de agosto de mil novecientos ochenta y cinco.

En este caso, la Sala conoció el caso de Jose Antonio Villegas Pérez contra el Instituto Nacional de Seguros y contra el Estado, y en una escueta sentencia sin mayor razonamiento expresó:

“El accidente a que se refiere este juicio ocurrió el día 20 de enero de 1983, vigente ya la Ley de Riesgos del Trabajo que reformó el capítulo respectivo del Código de Trabajo (...). Si bien es cierto que el accidente le ocurrió al actor en el trayecto entre su domicilio y el lugar de su trabajo, de acuerdo con la norma anteriormente citada **para que pueda considerarse como un riesgo in itinere era necesario probar que el patrono, en este caso El Estado le cubría el valor del transporte, o le suministraba el vehículo necesario para el mismo.** Nada de eso se probó ni se alegó a lo largo del proceso, y no es sino en el recurso en el que el interesado alega que “en este caso que nos atañe los juzgadores de segunda instancia no han tenido en cuenta que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en este caso patrón del suscrito, es quien ha asumido el pago de pases de mi casa a mi trabajo, ya que este no cuenta con vehículos para tal fin...”, a lo cual cabe decir que ese hecho solo consta por el dicho del actor. En estas condiciones y conforme a la ley citada, la demanda fue bien denegada por el tribunal de segunda instancia.” (El resaltado es nuestro).

Adicionalmente, en su voto 1988-69 (proceso de Carlos Manuel López Araya contra el Instituto Nacional De Seguros) de las ocho horas del diez de agosto de mil novecientos ochenta y ocho, la Sala Segunda sentenció:

“El Tribunal Superior de Trabajo denegó la demanda porque el actor no probó que el accidente que menciona, hubiera ocurrido durante

el tránsito de su casa a l lugar de su trabajo, pero a ello debe agregarse que aún habiéndose demostrado ese hecho, el señor López Araya tampoco habría tenido derecho a la indemnización que le reclama a la parte demandada porque el artículo 196 del Código de Trabajo al señalar las condiciones de un accidente in itinere, requiere no solo que éste se produzca durante el trayecto que el trabajador realiza usualmente para ir de su domicilio al trabajo o viceversa, sino que agrega además la condición de que el patrono proporcione o pague el transporte a su empleado.”

El criterio antes expuesto no fue variado en resoluciones posteriores por ejemplo ver las sentencias 1990-180 de las diez horas diez minutos del veintisiete de julio de mil novecientos noventa y 1992-115 de las quince horas treinta minutos del tres de junio de mil novecientos noventa y dos.

En la sentencia 1990-180, la Sala Segunda analizó el caso de Carlos Calvo Vargas (Lora García Bustos contra Instituto Nacional De Seguros e Instituto Costarricense De Electricidad), quien el veintiocho de mayo de mil novecientos ochenta y siete, al concluir su jornada de trabajo como guarda en la Central del Instituto Costarricense de Electricidad en Hatillo, a eso de las catorce horas, se dirigió a su casa de habitación sita en Barrio Cuba, en su propia bicicleta y colisionó en la parte trasera a un vehículo de carga propiedad de la Institución referida. Cabe señalar que el señor Calvo falleció el día veintinueve del mismo mes en el Hospital San Juan de Dios. Sin embargo, la Sala señaló:

“La letra de tal disposición ha sido aplicada conforme fue transcrita por esta Sala en sus sentencias N ° 160 de 9.10 horas del 28 de agosto de 1985 y N ° 69 de 8 horas del 10 de agosto de 1988, indicándose en la primera y en lo que interesa: “...Si bien es cierto que el accidente le ocurrió al actor en el trayecto entre su domicilio y el lugar de su trabajo, de acuerdo con la norma anteriormente citada para que pueda considerarse como un riesgo in itinere era necesario probar que el patrono, en este caso El Estado le cubría el valor del transporte, o le suministraba el vehículo necesario para el mismo. Nada de eso se probó ni se alegó a lo largo del proceso,...”. (...). Contrariamente se tuvo por indemostrado que la entidad patronal le cubriese el valor del transporte o le facilitara un vehículo para desplazarse de su hogar al trabajo y viceversa, por lo que en esas condiciones, lo resuelto debe ser avalado por este Tribunal. A mayor abundamiento debe destacarse que la doctrina que establece esta Sala en su jurisprudencia sobre el particular no es de reciente creación, sino que tiene como antecedente la sentencia N ° 133 de 15.50 horas del 19 de noviembre de 1976 de la antigua Sala de Casación.”

De mayor interés para este escrito, resulta el caso que culminó con la Resolución 1992-115 la Sala Segunda. En este caso, se conoció el caso de Sara Badilla Prendas contra el Instituto Nacional De Seguros y en el que la primera, al encontrarse esperando un autobús, fue prensada por el automotor contra una base de cemento al momento de llegar a la empacadora Monte Verde en Cultivez de Siquirres .

Durante la tramitación del procedimiento, no se logró acreditar que este autobús fuese el medio de transporte proporcionado directamente o pagado por el patrono para sus trabajadores. No obstante lo anterior, resulta de menester hacer notar el razonamiento del Juzgado Primero Civil y de Trabajo de Limón, que en lo conducente expresó:

“ (...) lo que no es posible concluir es que el autobús placas SJB-1998, haya sido el medio de transporte proporcionado o pagado por el patrono para el transporte de la actora y de sus compañeros al lugar de trabajo, no bastando para ello la simple presentación de los “pasajes de Bus” visibles a folio tres, pues se ha debido demostrar indubitadamente que el autobús dañado estaba dentro del presupuesto que establece la parte primera del inciso a) del artículo 196 mencionado, por lo que es necesario aplicar a la especie lo establecido por la parte segunda del inciso en mención, configurándose entonces un “Riesgo de Trabajo en el trayecto o In Itinere indirecto o subsidiario” que encuadra todas las demás situaciones de accidente de trabajadores acaecidos entre su domicilio y el control de trabajo y viceversa, siempre y cuando el trayecto no haya sido variado por interés personal del trabajador, no importando que haya sido tramitado por la demandada como accidente de tránsito y no como Riesgo Laboral, correspondiéndole las indemnizaciones que establece el Título Cuarto del Código de Trabajo, siempre y cuando ellas no hayan sido otorgadas por otros regímenes de Seguridad Social parcial

o totalmente.” (El resaltado es nuestro) Esta línea de ideas fue avalada por el Tribunal Superior de Limón, denotando entonces una especie de inicio de cambio en el razonamiento de nuestros juzgadores (de menores instancias) con respecto a los supuestos del accidente in itinere.

A pesar de lo anterior, al llegar a la Sala Segunda, los magistrados consideraron que:

“Establece el artículo 196 del Código de Trabajo, en lo que interesa, lo siguiente: “... También se calificará de accidente de trabajo, el que ocurra al trabajador en las siguientes circunstancias: a) En el trayecto usual de su domicilio al trabajo y viceversa, cuando el recorrido que efectúa no haya sido interrumpido o variado, por motivo de su interés personal, **siempre que el patrono proporcione directamente o pague el transporte...**” (lo evidenciado es nuestro). De conformidad con lo dicho en el considerando anterior, el caso se ajusta a lo preceptuado por esa norma y para entenderlo así no puede ser obstáculo la falta de prueba de que el autobús con que se ocasionó el percance fuera el contratado para transportar a los trabajadores, ya que lo que importa es que el accidente ocurriera en el trayecto y que la empleadora suministrara el medio de transporte. Por ende, la demanda incoada por la señora Badilla, debe ser declarada con lugar (...).” (El resaltado es del original).

El inicio de cambio de criterio por parte de nuestros juzgadores en la Sala Segunda

parece provenir de una sentencia existente en esta "etapa intermedia", y en su sentencia 1990-202 de las ocho horas veinte minutos del cinco de diciembre de mil novecientos noventa, con redacción del Magistrado Álvaro Fernández Silva, en el caso de Ana Cecilia Gómez Brenes contra El Instituto Nacional de Seguros señaló:

*"A mayor abundamiento y con estudio del proyecto, presentado a la Asamblea Legislativa, de "Ley sobre riesgos del trabajo", de la exposición de motivos se desprende esa interpretación que la Sala le ha dado al numeral 196 inciso a), en el tanto se señala: "...Finalmente, se introduce la innovación, aceptada por nuestra jurisprudencia en forma reiterada, de considerar accidentes de trabajo los llamados in itinere, sean aquéllos que ocurren al trabajador en el trayecto de su domicilio al trabajo y viceversa, en los siguientes casos de excepción: a) Cuando el patrono ha asumido el transporte, b) Si en el acceso al trabajo deben afrontarse peligros de naturaleza especial, que se consideran inherentes al trabajo mismo, c) Pagos complementarios no contemplados en otros regímenes de Seguridad Social...". Por ello entonces, **la segunda parte del inciso a) del artículo 196 del Código de Trabajo, a que alude con especial interés el recurrente, debe interpretarse en el sentido de que "en los demás casos de accidente en el trayecto", que vendrían a ser todos aquéllos en que el patrono no suministre directamente o pague el transporte y que, en el acceso al centro de trabajo, no tengan que afrontarse peligros de naturaleza especial.***

siempre y cuando el recorrido que efectúe el trabajador, no haya sido variado por interés personal de éste (...)."(El resaltado es nuestro).

Este criterio se reiteró posteriormente en la sentencia 1997-264 de las nueve horas diez minutos del treinta y uno de octubre de mil novecientos noventa y siete establecida por José Luis Quirós Vargas contra Instituto Nacional de Seguros y el Estado, lo que nos lleva de inmediato al estudio de la etapa actual, en las líneas que seguirán.

c) Etapa Actual: Sentencias Posteriores a la Resolución No. 00138-99 de la Sala Segunda de la Corte Suprema De Justicia de las Diez Horas Cuarenta Minutos del Veintiuno de Mayo de Mil Novecientos Noventa y Nueve.

El Voto 00138-99 de la Sala Segunda de la Corte Suprema De Justicia de las Diez Horas Cuarenta Minutos del Veintiuno de Mayo de Mil Novecientos Noventa y Nueve, fue de gran relevancia, ya que desde nuestro punto de vista llegó a asentar la línea de ideas que se traían en las sentencias 1990-202 y 1997-264 citadas anteriormente.

En este caso de James Alberto Hammond Beckford, contra el Instituto Nacional De Seguros, el primero que laboraba como estibador, el treinta de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, al concluir su jornada de trabajo, fue trasladado de los muelles hacia la ciudad de Limón, posteriormente, tomo un taxi, supuestamente, para ir a su residencia. En el transcurso del trayecto, el taxi colisionó con un trailer y debido a ese percance, sufrió una incapacidad temporal de doce meses y otra permanente del diez por ciento.

La institución aseguradora tramitó el caso como accidente de tránsito por lo que el señor Hammond Beckford interpuso esta demanda, a fin de que se considerase este asunto como un riesgo de trabajo.

Los juzgadores de instancia denegaron la demanda en todos sus extremos, debido a que, según el Tribunal, el percance sufrido por el actor no constituyó un riesgo de carácter laboral; además de que fue debidamente indemnizado por, la entidad demandada, gracias a la póliza obligatoria de vehículos, con que contaba el vehículo contra el cual colisionó el taxi, donde viajaba.

Dado todo lo anterior, para la Sala el punto fundamental del asunto consistió en determinar el accionante sufrió o no un accidente de trabajo "in itinere" y con redacción del magistrado Bernardo van der Laat Echeverría, el voto, en su Considerando III expresó claramente:

"El inciso a) del segundo párrafo, de ese numeral 196 establece que, se considera accidente de trabajo el que sufre el trabajador durante el trayecto usual de su domicilio al trabajo y viceversa, cuando el recorrido que efectúa no haya sido interrumpido o variado, por motivo de su interés personal, siempre que el patrono proporcione directamente o pague el transporte; e, igualmente, cuando en el acceso al centro de trabajo deban afrontarse peligros de naturaleza especial, que se consideren inherentes al trabajo mismo. Asimismo, en todos los demás casos de accidente en el trayecto, cuando el recorrido que efectúe el trabajador, no haya sido variado por su interés personal,

las prestaciones que se cubrirán serán aquellas estipuladas en este Código; y siempre que no hayan sido otorgadas por otros regímenes de seguridad social, parcial o totalmente. Ahora bien, está claro que la norma solamente hace referencia a los casos en los que el patrono proporciona directamente o paga el medio de transporte. No obstante, mediante la jurisprudencia reiterada de esta Sala, se ha interpretado la frase que dispone "en todo los demás casos.", para incluir, como accidentes de trabajo "in itinere", todos aquellos casos en los cuales el transporte no es otorgado por el empleador; pero siempre que el percance ocurra en el trayecto usual del domicilio al trabajo o viceversa." (El resaltado es del original).

Este criterio, fue reiterado posteriormente en las sentencias 2003-00751 de las diez horas diez minutos del veintiocho de noviembre del dos mil tres y 2005-00096 de las diez horas cinco minutos del dieciséis de febrero del año dos mil cinco, ambos de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia.

Adicionalmente, la sentencia citada expresó que para que un accidente ocurrido al dirigirse del domicilio al trabajo o viceversa pudiese ser jurídicamente considerado como accidente "in itinere", requiere la existencia de una serie adicional de elementos. Entre ellos tenemos que:

1. Que el trayecto o recorrido debe ser el normal, habitual y corriente;
2. Que el medio de transporte, el normal, usual o adecuado, o el más económico y generalizado en el elemento obrero;

3. Que el trayecto no ha debido ser interrumpido o modificado por motivo de interés personal, por lo tanto, que el exclusivo motivo del recorrido sea la asistencia del trabajo o el regreso al domicilio;
4. Que el medio de locomoción deberá ser conocido del patrono o al menos no estar prohibida su utilización por éste;
5. Que el recorrido debe ajustarse a una relación de intermediación entre la hora de entrada y salida de trabajo;
6. No deben infringirse las normas sobre la circulación ni encontrarse en presencia de una imprudencia extra profesional;
7. Debe haber, además, relación de causalidad necesaria entre el hecho del trabajo y el accidente, y no tratarse de un suceso producido en la vida social y familiar del trabajador.

Merece que se haga especial referencia también a la sentencia de la Sala Segunda 2009-000325 de las nueve horas treinta minutos del veintinueve de abril de dos mil nueve, por ser un caso si se quiere inusual, y de gran relevancia en términos jurídicos en lo que respecta a la protección ofrecida por nuestros juzgadores al trabajador, en los casos de riesgos in itinere.

En tal sentencia, se conoce el caso de Victorino Orozco Orozco, guarda de seguridad, contra el Instituto Nacional De Seguros y la empresa Seguridad Elmo Sociedad Anónima. El demandante, señaló que el día 3 de diciembre de 2001, al salir de su trabajo, tomó un taxi hacia su casa y

al bajar del taxi lo asaltaron y le dispararon en el pie izquierdo. Por su parte, la empresa demandada contestó que el actor salió del puesto de seguridad en donde laboraba, al ser las doce de la noche, llevándose sin permiso el arma de fuego del puesto de seguridad. De acuerdo a la demandada, lo hirieron alrededor de las tres de la mañana al frente de su casa de habitación, por problemas personales que él tenía, es decir, todo lo que le pasó fue fuera de horario y del lugar de trabajo y por problemas personales que no tienen ninguna relación con las funciones realizadas en la jornada laboral.

Tomando en consideración tales hechos, tanto la sentencia de primera como la de segunda instancia desestimaron la demanda. No obstante, la Sala Segunda, analizando el caso concreto señaló:

“No cabe duda que la demanda en estudio presenta una situación novedosa en tanto no se encuentran antecedentes jurisprudenciales donde se hayan resuelto situaciones como la acontecida al actor. Sin embargo, la tipicidad o atipicidad de este caso es precisamente la cuestión a definir, es decir, si situaciones como la acontecida pueden catalogarse como accidente derivado con ocasión o a consecuencia del trabajo prestado a la sociedad demandada. (...) Ahora bien, es público y notorio que el estado actual de la delincuencia en nuestro país no es un acontecimiento aislado sino un evidente factor de riesgo con el cual debe lidiar la sociedad en general, pero particularmente, las personas que por la necesidad de su trabajo requieren movilizarse durante altas

horas de la noche o bien durante la madrugada, por ser las horas en las que la delincuencia embiste y arremete contra sus víctimas, al cobijo de la oscuridad, de la soledad e incluso de la falta de seguridad. En el caso en estudio, fue aceptado por la demandada que la lesión le ocurrió al actor como consecuencia de un disparo propiciado luego de concluida su faena laboral cuando se encontraba frente a su hogar. Ningún indicio existe de que ese fuera el resultado de un problema personal del actor con un delincuente vecino suyo. Por el contrario, el hecho de que esa situación se diera luego de concluida la jornada laboral, en altas horas de la noche, en frente de la casa del trabajador, permite admitir como cierta la tesis del trabajador de que fue abordado por delincuentes que le hirieron en su pierna derecha. Bajo tales circunstancias, no encuentra la Sala que al accidente ocurrido al trabajador deba dársele un trato distinto de aquel reconocimiento brindado a los accidentes de tránsito como riesgos de trabajo in itinere. También éstos son un problema social que circunda a todos los ciudadanos y sin embargo, a la fecha es ampliamente admitido que dentro del concepto todos los demás accidentes, se puedan tutelar los de tránsito ocurridos al trabajador. El tema merece una reflexión del límite a la protección del sistema de riesgos del trabajo, es decir, hasta dónde llega la responsabilidad del patrono y, en su caso, de la institución aseguradora.”

Y tomando en cuenta asimismo, el criterio de mutabilidad del concepto de riesgo de trabajo in itinere, la Sala expresó:

*“Ciertamente, la peligrosidad es un factor social que, como se dijo, afecta a toda la comunidad general. Sin embargo, no cabe duda que las empresas cuya operación requiere de jornadas de trabajo que concluyen o inician en altas horas de la noche, ponen en mayor riesgo a sus trabajadores de ser objeto de una acción delictiva y consecuentemente perjudicial a su integridad física. Y no puede negarse que es con ocasión de la prestación de servicios que el trabajador o la trabajadora se ven mayormente expuestos a la afectación con situaciones semejantes. **Si bien, en sus labores, la previsión social tuvo una finalidad fundamentalmente existencialista, de protección contra las más crueles e inhumanas formas de trabajo que atentaban contra la vida: el desarrollo de los derechos humanos, entre los cuales también cuentan los derechos a la salud en el trabajo, exige una protección del trabajador acorde con ese desarrollo y con las transformaciones operadas en la vida actual.**”*

Finalmente, culmina la Sala expresando:

“Es entonces con ocasión del trabajo que se expone al trabajador a una situación de riesgo que no es justo que él deba soportar. No cabe duda que en las condiciones actuales de la delincuencia, la cual se exagera en las horas nocturnas, los patronos -beneficiarios de la prestación en esas horas- aumentan para los trabajadores el riesgo de ser objeto de la acción dañosa. Es decir, en la situación actual

en donde hay grave delincuencia, particularmente en horas nocturnas, el patrono no puede desentenderse y cargar en el trabajador el elevado riesgo que enfrentan al salir o ingresar al trabajo en esas horas. No advertir esa situación, sería contrariar el espíritu de la norma que pretendió otorgar una amplia cobertura a los trabajadores y trabajadoras contra toda lesión propiciada por la prestación de sus servicios; es decir, los riesgos que enfrenta el trabajador/a con ocasión de su trabajo y dentro de los cuales, no cabe duda que el mantenimiento de horarios de trabajo en donde aumenta el riesgo de ser un blanco del hampa, constituye también un riesgo contra el cual debe ser tutelado el trabajador.”

Como podrá observar el lector, los magistrados de la Sala Segunda, tomando en consideración tanto características relevantes de la sociedad costarricense y haciendo referencia al problema de criminalidad, como el motivo por el cual el trabajador estaba a altas horas de la noche entrando a su casa, para señalar la existencia de un riesgo in itinere, supuesto con el cual se amplía notablemente la protección ofrecida al trabajador mediante nuestra legislación.

V. Consideraciones

Finales: Consecuencias Económicas de la existencia de un Riesgo In Itinere.

No se puede dejar de analizar cuáles pueden ser las consecuencias económicas que tenga la declaración de existencia de un riesgo in itinere por parte de nuestros tribunales

laborales, puesto que tienen gran relevancia no solo para el Instituto Nacional de Seguros, sino también para los empleadores del país.

Inicialmente, el artículo 218 del Código de Trabajo expresa que al trabajador que le ocurra un riesgo del trabajo tiene derecho a las siguientes prestaciones: a) Asistencia médico-quirúrgica, hospitalaria, farmacéutica y de rehabilitación; b) Prótesis y aparatos médicos que se requieran para corregir deficiencias funcionales; c) Prestaciones en dinero que, como indemnización por incapacidad temporal, permanente o por la muerte, se fijan en este Código; ch) Gastos de traslado, en los términos y condiciones que establezca el reglamento de este Código; d) Gastos de hospedaje y alimentación, cuando el trabajador, con motivo del suministro de las prestaciones médico-sanitarias o de rehabilitación, deba trasladarse a un lugar distinto de la residencia habitual o lugar de trabajo –cuyos montos se establecerán mediante reglamento–; y e) Readaptación, reubicación y rehabilitación laboral que sea factible otorgar, por medio de las instituciones públicas nacionales especializadas en esta materia, o extranjeras, cuando así lo determine el ente asegurador o, en su caso, lo ordene una sentencia de los tribunales.

Por otro lado, el artículo 231 del Código de marras, señala que en casos de muerte al trabajador se reconocerá una suma global para cubrir gastos de entierro, que se determinará en el reglamento de la ley. De acuerdo al artículo supracitado, si la muerte se da en un lugar distinto al de la residencia habitual del trabajador, se reconocerá, para gastos de traslado del cadáver, una suma que se fijará en el reglamento de la ley. Para gastos de entierro, la suma no será menor de tres mil colones, para gastos de traslado

del cadáver, no será inferior a un mil colones. Ambas sumas serán revisadas por vía reglamentaria, cuando las circunstancias así lo exijan, en un plazo no mayor de dos años.

En primera instancia, cabe señalar que tales prestaciones las debe prestar el Instituto Nacional de Seguros, sin embargo, a tenor de los artículos 201 y 231, si el patrono incumpliese con su obligación de tener asegurado al trabajador accidentado, responderá ante estos y ante el ente asegurador por todas las prestaciones médico sanitarias, de rehabilitación y en dinero que fueron señaladas anteriormente.

En tratándose del accidente in itinere, cabe destacar la situación de los supuestos cobijados bajo la hipótesis número tres, es decir, aquellos casos cubiertos por la frase “en todo los demás casos”. Tal y como se desprende del último párrafo del inciso a) del artículo 196, en estos casos en los que se haya decretado un accidente en el trayecto, las prestaciones que se cubran serán aquellas estipuladas en este Código y que no hayan sido otorgadas por otros regímenes de seguridad social, parcial o totalmente, lo que nos lleva a considerar la existencia de dos regímenes de indemnización que cubrirían al trabajador. En primer lugar, el régimen establecido en el Código de Trabajo, y en segundo lugar, el régimen establecido en otras coberturas de seguro social.

De acuerdo con lo señalado en este artículo, la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, en su sentencia 2010-000617 de las diez horas cinco minutos del veintiocho de abril de dos mil diez, expresó:

“Al declararse la obligatoriedad y la universalidad del seguro contra

los riesgos del trabajo surgió la directa e ineludible responsabilidad de todo empleador de asegurar a sus trabajadores (artículos 193, 201 y 204 del Código de Trabajo); de forma tal que le corresponde, al ente asegurador, en todos los casos, cubrir siempre las respectivas prestaciones médico-sanitarias, de rehabilitación y en dinero, previstas en la normativa, ante cualquier riesgo laboral (artículos 206 y 232, ídem); sin perjuicio de que luego pueda accionar contra el empleador que haya omitido cumplir su obligación, para cobrarle todos los gastos en que haya incurrido, con motivo del riesgo (artículos 221 y 231, ídem). Ahora bien, la circunstancia de que el actor haya sido indemnizado según la cobertura del seguro obligatorio de vehículos no es obstáculo para que le asista el derecho a reclamar las diferencias correspondientes. La solución la define el citado artículo 196, que contempla dos situaciones. En el primer caso, el riesgo de trabajo reconoce todas las prestaciones estipuladas en el Código de Trabajo, inclusive las reconocidas por otros regímenes de seguridad social. Mientras que, en el segundo –cual es el presente– se hace acreedor a aquellas pero sólo en el tanto que no hubiesen sido otorgadas parcial o totalmente por otros regímenes de seguridad social, esto es, siempre que las prestaciones estipuladas en el Código de la materia no hubiesen sido cubiertas o indemnizadas, parcial o totalmente, por otros regímenes distintos al de riesgos de trabajo (...).”

Como se observa, la solución provista por los magistrados ha sido optar por la posibilidad del trabajador de acceder a los juzgados laborales a reclamar aquellas sumas que han

quedado al descubierto. Es decir, aquellas sumas que no han sido debidamente cubiertas por regímenes de seguridad social distintos a los del riesgo de trabajo, podrán

ser solicitadas por los trabajadores por medio de este segundo régimen, solución que sin duda alguna es la más favorable al trabajador.