





1 ¿Qué te ha movido a tratar el tema de la accidentabilidad laboral ocasionada por vehículos a motor?

Creo que los vehículos a motor tienen una intervención importante en la accidentabilidad laboral. Esto hace que se planteen problemas de distinta índole, que van desde el aseguramiento de estos vehículos hasta su responsabilidad en los accidentes. Se trata, en definitiva, de un asunto eminentemente práctico y de interés para los distintos operadores, como pueden ser: los gestores de riegos de las empresas, los mediadores de seguros, las entidades aseguradoras, los abogados, los jueces y la administración.

Por poner un ejemplo, en más de un tercio de los accidentes laborales mortales, que al año son alrededor de 600, interviene un vehículo a motor.



2 ¿Tenemos en España un sistema garantista para los trabajadores en los casos de accidentes laborales?

Entiendo que sí. Los trabajadores tienen en nuestro país un sistema garantista y protector cuando sufren un accidente laboral. Así, al margen de la Seguridad Social y las mejoras de convenio, en el caso de que haya responsabilidad civil del empresario o/y del conductor de un vehículo a motor en la producción del accidente, el trabajador percibirá el recargo de prestaciones a cargo del empresario y la indemnización correspondiente por sus daños, aplicando el baremo de daños personales en accidentes de circulación. En el primer caso, con carácter orientativo y, en el segundo, de forma vinculante.

Además, no debe olvidarse que en los supuestos en los que se cuestione la responsabilidad del empresario, según lo establecido en la Ley de la jurisdicción laboral, se presume su culpa, debiendo recaer la carga de la prueba sobre el empresario para desvirtuar dicha presunción legal.



3 ¿Qué opinas sobre los vehículos de movilidad personal que se utilizan para ir al trabajo o para realizarlo? ¿Deberían tener un seguro obligatorio de RC?

Estos nuevos vehículos de movilidad personal, sobre todo las bicicletas, asistidas o no, se están utilizando cada vez más para determinados trabajos relacionados con servicios a domicilio, lo que está dando lugar a que se produzcan accidentes de trabajo de las personas que las utilizan. Estos elementos llamados «vehículos de movilidad personal», actualmente, no se consideran «vehículos a motor» y, por tanto, no están obligados a suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor ni, en consecuencia, los accidentes que se ocasionen con los mismos están dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM. Por tanto, si se produce un accidente de trabajo con estos vehículos, podría haber, en su caso, responsabilidad empresarial, pero no se trataría de un hecho de la circulación amparado por la LRCSCVM.

Estos vehículos de movilidad personal han venido para quedarse. En la actualidad, pese a que han sido regulados en algunas ciudades mediante ordenanzas municipales, carecemos de una regulación estatal que trate aspectos tales como su aseguramiento, el lugar por donde pueden transitar y la velocidad a la que pueden circular. La Dirección General de Tráfico ha anunciado que está preparando una norma para regular dichos aspectos.

Los vehículos industriales considerados como "vehículos a motor" ¿Deben tener suscritos dos seguros: el SOA y el Seguro de RC de explotación? Entiendo que sí, puesto que estos vehículos pueden ocasionar accidentes que sean imputables al empresario y, por tanto, irían a cargo del seguro de RC de explotación/patronal o del patrimonio del propio empresario en el caso de carecer de dicho seguro, y también podrían ocasionar accidentes que puedan ser calificados como hechos de la circulación, los cuáles debe ser asumidos por la entidad que cubra su responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor o, en su caso, por el Consorcio de Compensación de Seguros, si careciera del SOA.



El Reglamento del SOA establece que "No se consideran hechos de la circulación «los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello". En base a ello, ¿Deben considerarse hechos de la circulación las operaciones de carga y descarga?

5

Creo que no hay duda, al menos hasta ahora, que cuando una máquina o un vehículo hacen operaciones de carga y descarga o barren la vía pública, son actividades empresariales o industriales, puesto que su finalidad en ese momento no es circular.

El problema se ha planteado, en ocasiones, cuando para cargar, por ejemplo, un camión, la máquina que lo está haciendo invade la vía pública al desplazarse de un sitio a otro para coger la carga. En esos pequeños desplazamientos sí se ha considerado, algunas veces, como hechos de la circulación.

Asimismo, parece que cuando una maquina barredora circula por la vía pública sí estaríamos ante un riesgo circulatorio. Ahora bien, cuando está haciendo su actividad, no debería tratarse de un hecho de la circulación. No obstante, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, siempre que un vehículo se está transportando, con independencia del lugar por el que lo haga, estaríamos ante un hecho de la circulación y no ante un hecho empresarial.

Ante un accidente de trabajo en el que interviene un vehículo a motor ¿Tenemos en nuestro Ordenamiento bien delimitados cuando estamos ante un hecho de la circulación -imputable al conductor y propietario, y al SOA- y cuando se trata de una responsabilidad empresarial, atribuible al empresario y, en su caso, a su seguro de RC?



Creo que sí. Aunque la casuística en esta materia es muy diversa, en general, podemos decir que están bien delimitadas ambas responsabilidades. Normalmente, para ello, la jurisprudencia interna ha distinguido la actividad que se estaba realizando y el lugar en el que se desarrollaba dicha actividad. En base a ello, se ha diferenciado lo que es un riesgo circulatorio del riesgo industrial, empresarial o agrícola.

Sin embargo, debido a la jurisprudencia dictada en los últimos años por parte del Tribunal de Justicia de la UE, en la actualidad las cosas están mucho más difusas. En las últimas resoluciones del Tribunal Europeo ha habido una tendencia a considerar casi todos los accidentes analizados como hechos de la circulación. En este sentido, podemos decir que para el TJUE siempre que un vehículo se está transportando, con independencia del lugar por el que lo haga, estaríamos ante un hecho de la circulación y no ante un hecho empresarial. Asimismo, si el vehículo está inmovilizado, pero su función habitual es la de transporte, también se considerará hecho de la circulación, puesto que, como ha señalado en su sentencia de 20 de junio de 2019, «la inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte».

Ahora bien, quizá lo que queda pendiente de resolver por parte del citado tribunal es qué va a entender cuando un vehículo se está transportando y, al mismo tiempo, esté realizando una tarea industrial, agrícola o empresarial. Pensemos, por ejemplo, en el tractor que está en movimiento, pero está arando la tierra. En ese caso, con la jurisprudencia comunitaria, no podemos concluir si estamos en un caso o en otro. Habrá que esperar cuál es la decisión del alto tribunal o cómo lo resuelve, si es que lo hace, la Directiva codificada de automóviles que está sometida en la actualidad a un proceso de revisión por parte de las instituciones comunitarias.

"Para el TJUE siempre que un vehículo se está transportando, con independencia del lugar por el que lo haga, estaríamos ante un hecho de la circulación y no ante un hecho empresarial."

Cuando estamos ante un hecho en el que se declara la responsabilidad civil del empresario ¿Se está utilizando el baremo de tráfico para valorar los daños del trabajador? ¿Se está aplicando en sus propios términos?

Así es. Si el accidente es calificado como un hecho empresarial, industrial o agrícola, los tribunales, en líneas generales, están aplicando el baremo de tráfico, en este caso, con carácter orientativo, porque solo es vinculante para los accidentes de circulación.

Sobre esta cuestión, como se indica en el trabajo, es significativa STS (Sala IV), de 17 de julio de 2007 (RJ 2007\8303), que sostiene que el baremo de tráfico, pese a las críticas recibidas, tiene las siguientes ventajas:

- 1ª. Da satisfacción al principio de seguridad jurídica que establece el artículo 9.3 de la Constitución, pues contempla un mecanismo de valoración que conduce a resultados muy parecidos en situaciones similares.
- 2ª. Facilita la aplicación de un criterio unitario en la fijación de indemnizaciones con el que se da cumplimiento al principio de igualdad del artículo 14 de la Constitución.
- 3ª. Agiliza los pagos de los siniestros y disminuye los conflictos judiciales, pues, al ser previsible el pronunciamiento judicial, se evitarán muchos procesos.
- 4ª. Da una respuesta a la valoración de los daños morales que, normalmente, está sujeta al subjetivismo más absoluto. La cuantificación del daño corporal y más aún la del daño moral siempre es difícil y subjetiva, pues, las pruebas practicadas en el proceso permiten evidenciar la realidad del daño, pero no evidencian, normalmente, con toda seguridad la equivalencia económica que deba atribuirse al mismo para su completo resarcimiento, actividad que ya requiere la celebración de un juicio de valor. Por ello, la aplicación del Baremo facilita la prueba del daño y su valoración, a la par que la fundamentación de la sentencia, pues como decía la sentencia del TS (II) de 13 de febrero de 2004 (RJ 2004, 2015), la valoración del daño con arreglo al baremo legal "es una decisión que implícitamente indica la ausencia de prueba sobre los datos que justifiquen mayor cuantía y que, por ende, no requiere inexcusable (mente) de una mayor fundamentación".



La Fiscalía General del Estado propone que para valorar el daño del trabajador accidentado se aplique el baremo de tráfico incrementado del 20 al 50%. En el libro se defiende que no está justificado este incremento salvo que estemos ante un delito doloso ¿no crees que esto va en contra del trabajador?

No se trata de ir contra el trabajador, sino de que en la mayoría de las ocasiones no hay razón para que un trabajador tenga que ser indemnizado en una cantidad mayor a un lesionado de un accidente de circulación.

Esta circular se refiere a los delitos cometidos contra los trabajadores por parte de los empresarios o por otros sujetos que pueden concurrir con el empresario en la asunción de responsabilidad penal, bien compartiéndola con él, que será lo más frecuente, o bien incluso excluyéndolo o exonerándole de ella, tales como los servicios de prevención, las contratas o subcontratas, los técnicos en la construcción o, entre otros, los delegados de personal.

La Circular se refiere a la aplicación del baremo para determinar la responsabilidad civil del empresario, señalando su aplicación orientativa en aras a la seguridad jurídica, tal como, en líneas generales, viene aplicando la jurisprudencia. No obstante -añade-, "teniendo en cuenta las especiales circunstancias de los accidentes de trabajo, a diferencia de los accidentes de tráfico, que normalmente se producen en una actividad voluntaria por parte de quienes los sufren, la Red de Especialistas consideró razonable en las Jornadas de León de 2007, que las cantidades fijadas en el Baremo de Tráfico se incrementen orientativamente entre el 20% y el 50%".

En la práctica, sobre todo cuando las lesiones son graves o fallece el trabajador, los fiscales solicitan que se incremente el baremo en los términos indicados y, en muchos casos, los jueces, en sus sentencias, lo estiman y condenan al empresario y, en su caso, a su aseguradora, en cantidades superiores a las establecidas en el baremo.

Sin embargo, hemo visto que en algunos casos los jueces solo aplican estos incrementos cuando estamos en presencia de delitos dolosos, pero no en los supuestos de condena por delitos culposos o imprudentes.

Compartimos este criterio, por cuanto que, al menos, en los delitos culposos, no existe un plus de aflicción o de dolor mayor que el derivado de un accidente de circulación, que justifique una indemnización mayor. De esta forma, si se aplicase esta Circular en sus propios términos, si el hecho es calificado como empresarial, podría la víctima ser indemnizada con un incremento del baremo hasta un 50%; mientras que si el accidente se califica como hecho de la circulación, incluso en supuestos de delitos culposos, el trabajador lesionado, al ser el baremo obligatorio, no percibiría incremento alguno.



¿Podría un accidente de trabajo, que, además, puede ser considerado hecho de la circulación, sustanciarse en la jurisdicción social, aplicando la Ley LRCSCVM: sistema de responsabilidad, baremo vinculante, ¿etc.?

Se trata de un tema ciertamente polémico, pero pienso que sí. Las situaciones que se pueden dar son diversas. Puede concurrir solo la responsabilidad del empresario o tratarse de un hecho de circulación o, incluso, como algunas sentencias mantienen, el mismo hecho puede ser empresarial y también de la circulación, al menos, de cara al trabajador accidentado o a un tercero.

En principio, salvo los supuestos de comisión de delitos, que se dirimen en la jurisdicción penal, si estamos ante un hecho empresarial o industrial, la demanda se presentará ante la jurisdicción social, mientras que si se trata de un hecho de la circulación, será la jurisdicción civil la que conozca el asunto.

No obstante, el artículo 1.6 de la LRCSCVM dispone que "El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal".

En base a ello, si el empresario fuera el propietario del vehículo, podría ser responsable del accidente junto con el conductor, aunque también podría ser responsable por el hecho de ser el empleador del trabajador que atropella a otro, puesto que la referencia al artículo 1903 CC es genérica y, en consecuencia, también encajaría el supuesto previsto en su apartado 4, que regula la responsabilidad del empresario por los hechos de sus trabajadores. En tales casos, podría plantearse la interposición de la demanda, por aplicación del artículo 2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, ante la propia jurisdicción social.

En todo caso, el problema se plantea cuando estamos ante un supuesto dudoso, en el que no queda claro si estamos ante un hecho empresarial o ante un hecho de la circulación. Elegir una u otra jurisdicción puede ser importante. Si elegimos la social, nos podemos encontrar con ventajas, como la no imposición de costas o la vinculación en esa jurisdicción de la condena al recargo de prestaciones; pero también desventajas, como los escasos límites de las pólizas de responsabilidad civil patronal o la posible insolvencia del empresario.

"Como algunas sentencias mantienen, el mismo hecho puede ser empresarial y también de la circulación, al menos, de cara al trabajador accidentado o a un tercero."





10

Tras un accidente de trabajo, pueden intervenir las cuatro jurisdicciones ¿no te parece que debería unificarse en un solo procedimiento y jurisdicción?

Un accidente de trabajo, sobre todo cuando hay responsabilidad penal y/o civil del empresario, da lugar a distintas responsabilidades y también a diferentes coberturas, aseguradoras o no. Esta situación, como se hace en el cuaderno que comentamos, lleva a analizar de forma pormenorizada cómo concurren y como pueden ser delimitadas, en su caso, las distintas responsabilidades que pudiera haber en un accidente de trabajo cuando interviene un vehículo a motor; cómo concurren también las distintas coberturas aseguradoras y, finalmente, qué debe percibir el trabajador accidentado y por qué conceptos, sin olvidarnos de cómo debemos valorar el daño y de los problemas procesales que se pueden plantear en estos casos.

Como se puede ver, existe un entramado de responsabilidades que conlleva que, en muchos casos, las cuatro jurisdicciones pueden concurrir. Por tal motivo, es difícil pensar en un solo procedimiento y jurisdicción.



Para saber más, descarga el Cuaderno aquí.



Fundación Inade, Instituto Atlántico del Seguro

C/La Paz, n° 2, Bajo 36202. Vigo (Pontevedra)

Teléfono: 986 485 228 fundacion@fundacioninade.org