



Trabajo Fin de Grado

El accidente de trabajo *in itinere* Accidents on the way to and from work

Autor

Sandra Jiménez Mesa

Director/es

Rafael Álvarez Gimeno

Grado en Derecho

Curso 2023/2024

ÍNDICE

EL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*

TABLA DE ABREVIATURAS

- I. INTRODUCCIÓN.
- II. ACCIDENTE DE TRABAJO: CONCEPTO
- III. AMPLIACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO.
 1. Origen.
 2. Características.
- IV. ACCIDENTE *IN ITINERE*.
 1. Concepto.
 2. Primeras manifestaciones del accidente *in itinere*.
 3. Elementos/requisitos:
 - i. Mecánico y topográfico.
 - ii. Cronológico.
 - iii. Teleológico.
 4. Elemento subjetivo
 - i. Régimen especial de los trabajadores autónomos.
- V. ESTADÍSTICA DE LOS ACCIDENTES *IN ITINERE* POR EL MINISTERIO DEL TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL.
- VI. DIFERENCIAS DEL ACCIDENTE *IN ITINERE* RESPECTO DEL ACCIDENTE EN MISIÓN.
- VII. PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES *IN ITINERE*.
- VIII. LA NO PRESUNCIÓN DE LABORALIDAD DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*.
- IX. SUPUESTOS EXCLUIDOS DE LA CONSIDERACIÓN DE ACCIDENTE DE TRABAJO.
 - I. El dolo del trabajador
 - II. La negligencia temeraria y su distinción de la negligencia profesional
 - III. La fuerza mayor
- X. DERECHO COMPARADO RESPECTO ACCIDENTE EN TRAYECTO EN FRANCIA.
- XI. CONCLUSIONES.

REFERENCIAS.

TABLA DE ABREVIATURAS.

TABLA DE ABREVIATURAS

RGSS	Régimen General de la Seguridad Social
ET	Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores
LETA	Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo
OIT	Organización Internacional del Trabajo
RAE	Real Academia Española
RETA	Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos
TRADE	Trabajadores Autónomos Económicamente Dependientes
TRLGSS	Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social
INSST	Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
LPRL	Ley de Prevención de Riesgos Laborales
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
CC	Código Civil
CENDOJ	Consejo General del Poder Judicial

I. INTRODUCCIÓN.

El tema escogido para desarrollar mi Trabajo Final de Grado es el accidente de trabajo *in itinere* y poder así cumplimentar mi etapa universitaria. Considero de vital importancia exponer el objetivo y metodología sobre el que versa este trabajo. El motivo de mi elección de tema está fundado primeramente en mi interés sobre el derecho laboral y por ende las asignaturas cursadas durante el Grado de Derecho: Derecho individual y colectivo del trabajo y Derecho de la protección social. Durante el estudio de estas asignaturas y más concretamente con la conferencia impartida por una Inspectora de Trabajo y Seguridad Social, descubrí la rama del Derecho que más me fascinaba, suscitando un interés en mi para estudiar dicha oposición.

En segundo lugar, me decanté por el accidente de trabajo *in itinere*, ya que, recuerdo estar en una clase práctica de Derecho de la protección social y abordar este concepto de accidente, ahí me sorprendieron enormemente, como la sentencia del caso del asesino de la baraja¹ y la sentencia sobre la mujer que compra yogures tras salir de su trabajo², sentencias, entre otras, abordaré a lo largo de este trabajo.

Al margen de ello, no cabe duda de que la calificación de una contingencia como profesional tiene una notable relevancia en el acceso y cuantía a las prestaciones de las personas, lo que hace de este un tema clave en el Derecho de la Seguridad Social.

¹ STS 196/2006 de 14 de febrero.

² STS 1588/2018 de 17 de abril.

II. ACCIDENTE DE TRABAJO: CONCEPTO.

Se trata de tener identificadas de manera concisa las definiciones más rigurosas y de referencia común sobre este concepto.

En primer lugar, la RAE, como diccionario de la lengua española define accidente de trabajo como aquella lesión corporal o enfermedad que sufre el trabajador con ocasión o a consecuencia del trabajo que ejecuta.

En el Régimen General de la Seguridad Social se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena (art. 156.1 TRLGSS), todo ello es así definido desde su orientación prestacional. Por tanto, se deben tener en cuenta tres elementos esenciales que concurren en su definición legal para proceder a su análisis: la existencia de una lesión corporal, la condición de trabajador por cuenta ajena del sujeto accidentado y la relación de causalidad entre trabajo y lesión.

Resulta necesario que diferenciamos el concepto de accidente de trabajo entre trabajadores por cuenta ajena, definidos en el párrafo anterior, y trabajadores por cuenta propia.

En el RETA, se considera accidente de trabajo del trabajador autónomo el ocurrido como consecuencia inmediata y directa del trabajo que realizado por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de dicho Régimen Especial. Es el art. 316 de la LGSS (en consonancia con el art. 3 del Real Decreto 1273/2003, de 10 de octubre) el que establece el concepto de accidente de trabajo para la persona trabajadora adscrita al RETA.

De manera singular, con los TRADE, se entiende por accidente de trabajo, toda lesión corporal del trabajador autónomo económicamente dependiente que sufra como consecuencia de la actividad profesional, incluyéndose cualquier accidente que sufra al ir o volver del lugar de la prestación. Según art. 317 de la LGSS y el art. 26.1.c) de la LETA, con ciertas salvedades y salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional desempeñada.

Para finalizar con el concepto de accidente de trabajo, considero importante ubicar que la acción protectora del sistema de la Seguridad Social comprende contingencias y

prestaciones, contingencias que a su vez bifurcan en contingencias comunes y contingencias profesionales³, dependiendo de si derivan de riesgos comunes o profesionales, perteneciendo los accidentes de trabajo a estos últimos. Destacar que, en los inicios del accidente de trabajo, siendo palpable una ausencia de protección, se comprendía el accidente de trabajo únicamente como contingencia social en su normativa de seguro social y de prevención de aquel momento⁴.

Finalmente, es apropiado recalcar que los accidentes laborales serian indisociables del imperio de la técnica, de la mecanización del trabajo y de un propio trabajo en cadena⁵.

³ Art. 42.1 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social: “1. La acción protectora del sistema de la Seguridad Social comprenderá: a) La asistencia sanitaria en los casos de maternidad, de enfermedad común o profesional y de accidente, sea o no de trabajo. b) La recuperación profesional, cuya procedencia se aprecie en cualquiera de los casos que se mencionan en la letra anterior. c) Las prestaciones económicas en las situaciones de incapacidad temporal; nacimiento y cuidado de menor; riesgo durante el embarazo; riesgo durante la lactancia natural; ejercicio corresponsable del cuidado del lactante; cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave; incapacidad permanente contributiva e invalidez no contributiva; jubilación, en sus modalidades contributiva y no contributiva; desempleo, en sus niveles contributivo y asistencial; protección por cese de actividad; pensión de viudedad; prestación temporal de viudedad; pensión de orfandad; prestación de orfandad; pensión en favor de familiares; subsidio en favor de familiares; auxilio por defunción; indemnización en caso de muerte por accidente de trabajo o enfermedad profesional; ingreso mínimo vital, así como las que se otorguen en las contingencias y situaciones especiales que reglamentariamente se determinen por real decreto, a propuesta del titular del Ministerio competente. [...]”.

⁴ PINTO SARMIENTO, Y., *El concepto de accidente de trabajo en el sistema español: Desde los orígenes de la protección al sistema de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales*. 1ª edición, Tirant lo Blanch, 2019, p.19.

⁵ GEORG JÜNGER, F., *Die Perfektion der Technik, Capítulo XVI La venganza de los elementos encadenados*: “El accidente operacional ocurre donde el hombre no funciona como una máquina humana, donde él ya no actúa de acuerdo con el mecanismo automático que él está operando. El accidente operacional, en otras palabras, se produce precisamente donde somos humanos, donde intentamos afirmar nuestra independencia de la máquina, ya sea por falta de atención, la fatiga, el sueño, o preocupación con cosas no mecánicas. Es en esos momentos de debilidad humana cuando las fuerzas elementales suprimidas se liberan, quedan fuera de control y provocan su venganza destruyendo tanto al operario como a su máquina. La ley, ahora al servicio de la organización técnica, castiga al operador negligente por su incapacidad para controlar su autómeta con regularidad automática”, 1946.

III. AMPLIACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO.

1. Origen.

Históricamente, en España el concepto no sufre grandes cambios desde la primera vez que se recoge en la Ley sobre Accidentes de Trabajo o también llamada Ley Dato, de 30 de enero de 1900⁶, en su artículo 2 que recoge la siguiente definición: “El patrono es responsable de los accidentes ocurridos a sus operarios con motivo y en el ejercicio de la profesión o trabajo que realice, a menos que el accidente sea debido a fuerza mayor extraña al trabajo en que se produzca el accidente”.

Ese concepto se mantiene hasta la modificación del Real Decreto de 22 de junio de 1956, que fijó el texto refundido de la Ley de Accidentes de Trabajo⁷, que amplía el ámbito subjetivo del mismo.

El complejo normativo que conforma la protección del trabajador actual nace por la respuesta institucional al existir deficiencias notables en la importancia que suponía el hacerse cargo del daño que ya se había producido con el accidente de trabajo o con la enfermedad derivada. Por ello, fue la OIT quien, ante tal preocupación fijó unas reglas de prevención que se incorporaron finalmente en todos los ordenamientos internos, implantándose en prácticamente todos los estados miembros.

Hasta entonces, no se consideraba necesario regular los accidentes de trabajo puesto que principalmente se trabajaba sin maquinaria, únicamente trabajos manuales agrícolas que, en principio, se entendía que no implicaban un riesgo específico para el trabajador.

Diferenciamos una primera etapa con la aparición de la Primera Revolución Industrial en las sociedades occidentales, entre 1760 y 1840. Supuso el cambio en la dinámica de trabajo, concentrado principalmente en las ciudades por la existencia de fábricas, por ende, la población migró del campo a las ciudades. En ese periodo hubo importantes inventos como la máquina de vapor, aumentando la producción y el transporte por su uso de manera sin igual. Este auge en las ciudades por la concentración de trabajadores debido a los contratos en masa, teniendo su origen en este momento y el uso de maquinaria, accionadas por vapor y por electricidad, desencadenaron consecuencias fatales para

⁶ Publicado en: «Gaceta de Madrid» núm. 119, de 29 de abril de 1900, páginas 495 a 496 (2 págs.) Por el departamento de Ministerio de la Gobernación. Referencia: BOE-A-1900-2822.

⁷ PINTO SARMIENTO, Y., *El concepto de accidente de trabajo...*: “el sujeto pasivo del accidente de trabajo dejó de ser sólo el operario trabajador manual, concibiéndose más ampliamente como el trabajador por cuenta ajena, sea obrero, trabajador manual, empleado o trabajador intelectual”.

muchos de ellos por el aumento de accidentes laborales, convirtiéndose en un hecho regular⁸. Esto era así por los efectos culturales del industrialismo; maquinismo, urbanismo, capitalismo y consumismo.

Fue Alemania en el año 1883, durante el mandato de Bismarck⁹, el primer país en aprobar el establecimiento del primer seguro social con carácter obligatorio, comprendiendo el aseguramiento de la enfermedad además de un salario sustitutivo mientras el trabajador se encontraba de baja por la enfermedad. En España fue en 1890 cuando empieza a plantearse la intervención por parte del Estado para reglamentar el trabajo industrial (Inglaterra, en 1802). Las zonas más industrializadas de España eran Barcelona y Bilbao, donde ya surgía la conciencia social por el desarrollo del movimiento obrero, dando lugar a la primera celebración del 1 de mayo en 1890. Esta segunda etapa culmina con la mencionada Ley Dato, que reguló dos sistemas de protección subsidiarios: la responsabilidad civil y el seguro voluntario en caso de que el trabajador no quisiera enfrentarse a dicho régimen, no siendo ya necesario que el trabajador tuviera que probar la culpa del empresario lo cual planteaba serias dificultades, encaminándose a un Sistema de Seguridad Social que contemplase el accidente de trabajo como una contingencia necesaria de protección.

Podría denominarse una tercera etapa con la doctrina o teoría del riesgo profesional. Era palpable la desigualdad entre empleador y trabajador, lo que dio lugar a la consagración legislativa de la teoría del riesgo creado, conduciendo a la denominada responsabilidad objetiva en el terreno contractual. Esta doctrina viene a decir que el empresario es quien obtiene un beneficio por el desarrollo de la actividad económica y

⁸ PINTO SARMIENTO, Y., *El concepto de accidente de trabajo...cit.*, p.50. Como indica esta autora con la ayuda de MONTOYA MELGAR: “Otro factor que influye en el surgimiento del Derecho del Trabajo, mencionado por MONTOYA MELGAR, fue la duración de los contratos de trabajo, por cuanto en el comienzo de la Revolución Industrial los contratos tenían una duración excesiva, siendo de seis, siete o más años, lo que generaba un claro abuso hacia los trabajadores, a lo que se sumaban las extensas jornadas de trabajo, que oscilaban entre catorce a dieciséis horas diarias, las que se aplicaban incluso a menores de edad, sin contar las pésimas condiciones de seguridad, higiene y salubridad, encontrándose en especial estado de riesgo a sufrir accidentes de trabajo aquellos trabajadores de industrias extractivas. A todo lo anterior debe añadirse el gran desequilibrio que existía entre la oferta y la demanda de trabajo, lo que trajo como consecuencia no sólo los bajos salarios, sino además que éstos se pagaran fuera de plazo. [...]. Estos problemas llevaron al trabajador a caer en la indigencia, ya que se veía obligado a vivir de créditos, y a solicitar frecuentemente salarios anticipados, deudas que jamás lograba terminar de pagar, por lo que eran sus hijos quienes debían redimir el resto del débito, terminando en una situación equivalente a la esclavitud, al prestar servicios sin ninguna remuneración a cambio”.

⁹ GORELLI HERNÁNDEZ, J. ALZAGA RUIZ, I. ARIAS DOMÍNGUEZ, A. MARÍN ALONSO, I. GUTIÉRREZ PEREZ, M. *Lecciones de Seguridad Social*. 11º edición, Tecnos, p.32.

por ende ha de resarcir y responder por los perjuicios que haya causado a un tercero, aunque no sea directamente, sin existir culpabilidad, puesto que la maquinaria necesaria para el desempeño de la actividad de la que se lucra puede causar daños que constituyen riesgo profesional. Sin embargo, esta teoría podía ser más utópica que real por los inconvenientes que planteaba, pues resultaba insuficiente para proteger al trabajador, siendo poco accesible para este¹⁰.

Una vez ya con presencia legislativa, fue a partir de la II República cuando se fue ampliando el ámbito de aplicación que hasta el momento se limitaba al principio de laboralidad, siendo los sujetos protegidos los trabajadores por cuenta ajena. Pasa a ser la profesionalidad el ámbito de protección. Es a finales de 1980 cuando se empieza a gestar la ampliación del ámbito subjetivo de protección, extendiéndose por el criterio de universalidad, siendo beneficiarios aquellos que se encuentran en situación de necesidad, independientemente de que hayan contribuido económicamente o no al sostenimiento de la Seguridad Social. Actualmente nuestro sistema de Seguridad Social combina el criterio de universalidad y profesionalidad, plasmado en el artículo 7 TRLGSS. Además de tener su base constitucional genérica y abstracta en el art. 41 CE. Predomina, por lo tanto, un desarrollo jurisprudencial del concepto.

2. Características.

Los tres elementos que concurren en la definición legal de accidente de trabajo son:

- La existencia de una lesión corporal, como elemento objetivo, considerando por lesión incluso algunas enfermedades. No obstante, el concepto de lesión corporal debe entenderse en sentido amplio, puesto que abarca alteraciones de la salud como las enfermedades de trabajo.

¹⁰ GARCÍA ORMACHEA, R., *El accidente de trabajo y la enfermedad profesional*. Publicaciones del Instituto Nacional de Previsión, Madrid, 1933, p.7.: "Se hizo popular la increpación dirigida a los patronos: "Vosotros, que os preocupáis de reparar las máquinas, preocupaos también de reparar los hombres." El desequilibrio entre el derecho inadecuado y el hecho exigente era cada vez mayor. En la jurisprudencia española, desde 1838 en que comenzó a funcionar el Tribunal Supremo hasta el año 1900 en que se dictó la ley de accidentes del trabajo, es decir, durante sesenta y dos años, sólo se registra una sentencia-14 de diciembre de 1894-que conceda indemnización por muerte de un obrero en el trabajo, por estimar responsable al patrono de la falta de precauciones para realizarlo. En cambio, desde 1900 -fecha de la primera ley-hasta fin de junio de 1931, la jurisprudencia de accidentes del trabajo ha llegado a 2.520 sentencias".

- La condición de trabajador por cuenta ajena e incluso por cuenta propia incluidos los regímenes especiales, con ciertas salvedades.
- La relación de causalidad entre trabajo y lesión. Es preciso que la lesión sea como consecuencia o con ocasión de la realización de su actividad laboral. El hecho de que se considere “con ocasión” sin duda abre un importante margen de flexibilidad.

En el artículo¹¹ 156.2 el legislador enumera una serie de supuestos que tienen la consideración de accidente de trabajo, siendo el primero de ellos, en su apartado 156.2.a) el denominado accidente *in itinere*, materia que se va a tratar en este trabajo debido a su amplia jurisprudencia por ser el accidente con mayor tasa mortal de tráfico.

¹¹ Art. 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social: “1. Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. 2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo. b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos. c) Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su grupo profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa. d) Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo. e) Las enfermedades, no incluidas en el artículo siguiente, que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo. f) Las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente. g) Las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación. 3. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo. 4. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, no tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza. b) Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado. 5. No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo: a) La imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira. b) La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo”.

IV. ACCIDENTE *IN ITINERE*.

1. Concepto.

Se habla en numerosas ocasiones de este concepto¹² como el de las catorce palabras, recogidas en el art. 156.2.a) que emerge por ser uno de los siete accidentes de trabajo reconocidos. Esta redacción breve supone una elasticidad jurisprudencial reseñable.

Según el artículo 156.2.a) de la LGSS se denomina accidente *in itinere* a toda lesión corporal que sufra el trabajador al dirigirse o regresar a su lugar de trabajo. Esto es así por tratarse de un accidente con ocasión o por consecuencia de la actividad desempeñada.

La causa directa de este accidente de trabajo versa en su desplazamiento necesario para llevar a cabo la prestación de servicios, es una circunstancia concurrente a la actividad laboral. Es por ello por lo que podemos determinar que se trata de un accidente de trabajo impropio¹³.

Se ha precisado fijar por parte de los tribunales una serie de requisitos necesarios para conformar este concepto, cuyo origen se encuentra en la jurisprudencia. Por tanto, podemos decir que la expansión de este concepto es primeramente jurisprudencial y de manera posterior, normativa.

2. Primeras manifestaciones del accidente *in itinere*.

Tras regularse por primera vez el accidente de trabajo en la Ley de Accidentes de Trabajo, publicada el domingo 29 de Abril de 1900 en la Gaceta de Madrid, no se recoge en ningún precepto una protección para el trabajador a la ida o vuelta de su lugar de trabajo. Sin embargo, es lógico que dicho accidente se considere laboral puesto que este desplazamiento determinado está impuesto por la relación laboral que mantiene ante la cual ha de prestar sus servicios en un lugar determinado de trabajo.

¹² STC 17 de abril de 2018, STS 1588/2018: “La idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial del accidente «in itinere» es que solo puede calificarse como tal aquel que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo. Por tal razón, la noción de accidente «in itinere» se construye a partir de dos términos, el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador, y de la conexión entre ellos a través del trayecto (reiterando criterio, SSTS 29/03/07 -reud 210/06 -; 10/12/09 -reud 3816/08 -).”

¹³ MERCADER UGUINA, JR. *Practicum Social 2017*. Editorial Aranzadi, S.A.U., BIB 2017\169, Enero de 2017.

No fue hasta 8 años después, cuando se aprecia esta nueva visión al dictarse el fallo de la sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1908, desde la cual se va perfilando este concepto hasta la actualidad. Esta sentencia dictaminó como accidente de trabajo el sufrido por el trabajador que se trasladaba en barco desde su domicilio hasta el lugar en el que prestaba servicios, falleció en el trayecto al ser abordado por otro barco que le causó la muerte¹⁴.

Sin embargo, todavía no se había determinado como accidente *in itinere* hasta la sentencia del TS de 1 de julio de 1954 (RJ 1954,1840), en la que se consagra con el claro razonamiento de que sin trabajo no habría desplazamiento y por ende sin desplazamiento no habría accidente. Tras este hito, expresamente tuvo su reconocimiento legislativo en el artículo 84.5.a) del Texto Articulado I de la Ley de Bases de Seguridad Social aprobado por Decreto 21 de abril de 1966, incorporando este criterio jurisprudencial la LGSS de 1974 en su art. 84.2, la LGSS de 1994 en su artículo 115.2 hasta la actualidad, que, como bien desarrolla el legislador en el art. 156.2.a) TRLGSS, el accidente de trabajo *in itinere*, es aquel que sufra el trabajador durante el trayecto al ir o al volver a su lugar de trabajo, existiendo determinadas condiciones que, de manera simultánea, configuren el carácter laboral del desplazamiento.

Otras denominaciones castellanas son “accidente de trayecto”, “accidente en tránsito”, “accidente en ruta”, “accidente itinerario” o “accidente laboral en camino”¹⁵.

3. Elementos/Requisitos.

Estos elementos¹⁶, determinados por la doctrina y la jurisprudencia, resultan fundamentales para la interpretación de los Tribunales, los cuales han de considerar si

¹⁴ PINTO SARMIENTO, Y., *El concepto de accidente de trabajo...*: STS de 23 de abril de 1915: “Para que un accidente se halle comprendido en la definición del art.1º de la Ley, no es necesario que sobrevenga por consecuencia directa del mismo trabajo que la víctima ejecutara, sino que basta que se produzca con ocasión de ese trabajo, aunque la fuerza exterior emane de causa distinta e independiente”. P.92.

¹⁵ STS 17 de julio de 2018 (1528/2018).

¹⁶ STS 121/2017, 14 de Febrero de 2017: “las sentencias citadas y otras como las de 19 enero 2005 (rec. 6543/2003), 20 septiembre 2005 (rec. 4031/2004), 29 marzo 2007 (rec. 210/2006) o 14 febrero 2011 (rec. 1420/2010) vienen explicando que para calificar un accidente como laboral *in itinere* deben concurrir las siguientes circunstancias: a) Que la finalidad principal y directa del viaje este determinada por el trabajo (elemento teleológico). b) Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento geográfico). c) Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto (elemento cronológico); o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y

puntualizadas gestiones realizadas por el trabajador superan los límites de lo razonable y, por tanto, rompen el nexo de causalidad al quebrar uno o varios de los elementos propios de este accidente de trabajo: requisito teleológico, cronológico y topográfico y mecánico han de concurrir simultáneamente.

i. Teleológico.

En primer lugar, se exige que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo¹⁷. Esto es que la única motivación de ese desplazamiento debe ser única y exclusivamente el inicio o finalización de su prestación de servicios, que ha de poder probarse para reconocer el accidente *in itinere*.

Como sucede en este y en el resto de los requisitos a examinar, no se ha legislado de tal manera para que todos los Tribunales interpreten de manera estricta e igual los requisitos, sino que al haberse configurado jurisprudencialmente surgen disparidad de posiciones las cuales impiden conformar reglas tasadas y exactas que califiquen los accidentes como *in itinere*, encontrándonos casos similares en los que un Tribunal ha reconocido accidente *in itinere* y en otro, no.

Así pues, se plantean distintas problemáticas por la configuración en forma amplia por la doctrina de las distintas Salas que existen. La primera que voy a tratar es la profundización de que el desplazamiento no esté motivado por un motivo privado o personal, no existiendo relación laboral cuando la finalidad sea gestionar asuntos privados. Recordemos que se precisa una conexión causal entre domicilio y trabajo, conexión lógica, que no exigida legislativamente y que, según reiterada jurisprudencia no se rompe si la conducta normal del trabajador responde a patrones usuales de convivencia o comportamiento común de las gentes como puede ser una gestión intermedia razonable¹⁸, existiendo así también una conexión normal entre desplazamiento y

obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo. d) Que el trayecto se realice con medio normal de transporte (elemento de idoneidad del medio).”

¹⁷ STS 19 de junio de 2018, Nº: 1294/2018.

¹⁸ STS 27-06-1966 (RJ 3628) mantiene que “cuando el trabajador... se ha desviado del camino directo y habitual entre el lugar de trabajo y su domicilio por actividades o distracciones de interés personal, independientemente de la relación laboral, tal continuidad en el tránsito no puede exigirse en forma tan rigurosa que impida cualquier parada accidental o ligera desviación impuesta o aconsejada por circunstancias especiales, difíciles de enunciación concreta, pero que a título de ejemplo pueden ser la de ponerse a cubierto de un temporal, tomar un refresco en verano o bebida confortadora en invierno o satisfacer cualquier otra necesidad fisiológica o por causa de indisposición, evitar un camino accidentalmente difícil o peligroso, conversar con personas conocidas con quienes pueda encontrarse en el camino, arreglar una avería del artefacto de locomoción en que viajen, y otras similares, es decir, todo lo

trabajo¹⁹. En estos términos antigua jurisprudencia ya se pronunció solicitando que fuera interpretada con amplitud humana en cuanto a justificados desvíos y paradas.²⁰

Otra gran problemática en constante discusión es la importancia del domicilio. Ha sido tratado de manera amplia para determinar qué se entiende efectivamente por domicilio sin minimizar aquellas salidas o llegadas a un lugar que no se puede denominar estrictamente como propio domicilio al ser el de tu pareja, familiares u otros puntos diferentes. En este sentido, el Tribunal Supremo se ha pronunciado señalando que el concepto de domicilio ha de aplicarse tanto al legal, real y habitual del punto normal de llegada y partida del trabajo²¹. Se precisa la importancia de no romper el nexo necesario con el trabajo, siendo lo más esencial la relación de ida y vuelta del trabajo, independientemente de que regreses o salgas del domicilio. Así pues, se amplía incluyendo lugares distintos a la residencia principal del trabajador y como precursora de esta ampliación de concepto es la STS de 26 de diciembre de 2013 (RJ 2013, 371). El caso que fue cuestión de litigio versó sobre un trabajador que el domingo por la tarde noche mientras se desplazaba desde su domicilio familiar en León para ir a su domicilio laboral en Madrid, no yendo directamente al trabajo, ocurrió un accidente de tráfico y en principio la Mutua rechazó la contingencia profesional de la baja, argumentando junto con la sentencia recurrida, que revocó la sentencia de instancia, que el elemento teleológico estaba roto puesto que la finalidad principal del viaje era la estancia con la familia. Finalmente, tras recurrir la parte demandante, se reconoció como accidente *in itinere* y desde este momento, se incluyen estos desplazamientos entre el domicilio familiar de fin de semana y el domicilio laboral de entre semana como accidente de

que es humano y no implica dedicación voluntaria a menesteres distintos del puramente laboral o permanencia relativamente prolongada en lugares de asueto o distracción.”

¹⁹ STS 26/12/13 – R 2315/12 , SSTS 21/05/84 Ar. 3054 ; y 17/12/97 R 923/97.

²⁰ STS 16-11-1965 (RJ 4954)

²¹ STS de 29 de septiembre de 1997: “Esta doctrina, que recoge en una exhaustiva síntesis la sentencia de 5 de noviembre de 1.976, señala que no se trata sólo del domicilio legal, sino del real y hasta del habitual y, en general, del punto normal de llegada y partida del trabajo. Se precisa además que “lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo”, por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador en tanto no se rompa el nexo necesario con el trabajo. De esta forma, teniendo en cuenta la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales, la noción de domicilio se amplía para incluir lugares de residencia o, incluso, de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador y en este sentido la sentencia de 16 de octubre de 1.984 considera como accidente “in itinere” el producido en el trayecto hacia el centro de trabajo desde el domicilio de verano. Pero esta ampliación opera a partir de criterios de normalidad dentro de los que se produce una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo.”

trabajo, al menos cuando el trabajador ha de incorporarse a su puesto de trabajo en el margen de unas horas²².

ii. Mecánico y topográfico.

El elemento topográfico, también denominado elemento geográfico, de finalidad espacial, es el que se refiere al trayecto, la protección cubre aquel accidente que haya ocurrido entre el camino de ida y vuelta al trabajo, con una excusable finalidad laboral del desplazamiento que efectúa. No es necesario que sea entre el propio camino que medie con el domicilio y el puesto de trabajo, puede tener lugar en momentos anteriores a emprender la marcha, como puede ser cualquier hecho que derive en accidente antes de la llegada al vehículo con el que suele ir a trabajar²³.

El trayecto ha de ser adecuado, razonable entre el trabajo y el domicilio, el habitual o normal por el trabajador, no tiene que ser desestimado aquel que sea más largo²⁴ y, por ende, no siendo más beneficioso para la apreciación de accidente *in itinere* el más corto, pese a ser un argumento que en innumerables ocasiones se ha tratado de defender.

Reiterada jurisprudencia exige que el trayecto se realice con un medio normal de transporte o bien idóneo, lo que comúnmente se conoce como idoneidad del medio o requisito mecánico²⁵. Será de este modo siempre y cuando el trabajador no actúe con imprudencia²⁶ grave o temeraria²⁷, como se explicará en el apartado relativo a las causas de exclusión, el requisito mecánico entraña que el medio de transporte comentado sea racional y adecuado, que no entrañe de por sí un riesgo innecesario y además que la empresa no lo haya prohibido de manera expresa.

²² BLASCO LAHOZ, J.F y LÓPEZ GANDÍA, J.: *Curso de Seguridad Social 15ª Edición*, Tirant lo Blanch, 2023, p.272: “El concepto de domicilio o residencia del trabajador es el habitual, sea de invierno o de verano, aun el ocasional de fin de semana, incluso el de un pariente o familiar en otra localidad (STS 26 de diciembre de 2013)”.

²³ STCT 9 febrero 1981 (RJ 1970/4353).

²⁴ STS de 26 de julio de 2021, núm.3012/202, RJCA 2021\2162

²⁵ STS 29 de marzo de 2007 [RJ 2007, 3530].

²⁶ PÉREZ CAPITÁN, L. *La presencia de alcohol en el trabajador en el accidente laboral: Una solución conflictiva*. : “El Tribunal Supremo a la hora de definir la imprudencia temeraria como presupuesto excluyente de la existencia del accidente de trabajo parte de una perspectiva restrictiva, considerando aquélla como en la que incurre el trabajador que “consciente y voluntariamente contraría las órdenes recibidas del patrono, o las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal”, según la STS, Sala de lo Social, de 16 de julio de 1985 (RJ 1985, 3787).

²⁷ STSJ de 24 de junio de 2021, rec. 564/2020.

Señalar que la jurisprudencia ha determinado que el concepto de medio de transporte idóneo es evolutivo²⁸, puesto que, hasta el último medio de transporte más novedoso como el patinete, objeto de numerosas controversias, ha sido aceptado para apreciar existencia de accidente laboral *in itinere*. Esto es así por tener en cuenta el artículo 3.1 del Código Civil, interpretando la norma en relación con el contexto y la realidad social del tiempo actual en el que son aplicadas, tiempo en el que los patinetes y los monopatinés conforman una novedad socialmente aceptada, con un uso habitual incluso en los núcleos urbanos menos poblados.

iii. Cronológico.

El requisito cronológico es un elemento temporal, se mide el tiempo prudencial dedicado en cada caso concreto. Es preciso que el accidente ocurra en un tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del puesto de trabajo, sin interrupciones innecesarias, teniendo en cuenta variables tales como la distancia que media entre el punto de salida hasta el destino de trabajo, el medio de transporte utilizado habitualmente y diversas circunstancias conexas que pueden dar lugar, alterando significativamente el tiempo invertido.

Fue fundamental la STC de 17 de abril de 2018 respecto a este elemento cronológico. Una señora, a la salida de su trabajo se desplaza a 1 kilómetro de distancia del trabajo, se desvía de su camino habitual en torno a 1 hora para comprar en un supermercado yogures, tras cumplir su propósito coge un autobús que la lleva a su casa y en el trayecto, resbala, dañándose la pierna. En principio, determinaron baja no laboral, siendo contingencia común para el juez de la instancia y para el TSJ de Extremadura; sin embargo, tras recurrir en casación, el Tribunal Supremo determina que se trata de un accidente de trabajo *in itinere* al considerar que la compra de yogures es una gestión rutinaria del día a día y a pesar de que se desvió de su trayecto habitual, no la considera una intervención innecesaria. Desde este momento, se ensancha el concepto de accidente de trabajo *in itinere*. Se consideró cierto que la trabajadora interrumpió su trayecto de regreso para realizar una gestión personal intermedia, sin embargo, se considera que la gestión realizada es una gestión rutinaria, un patrón usual, y no puede romper el nexo

²⁸ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 12 de junio de 2014, rec. núm. 618/2014.

causal con la ida o vuelta al trabajo por una conducta que entra dentro de criterios de normalidad²⁹.

4. Elemento subjetivo

Resulta evidente que para poder configurar el accidente de trabajo *in itinere* ha de afectar a un trabajador en sentido estricto y en nuestro sistema, diferenciamos la existencia de trabajador por cuenta ajena, sobre el que principalmente versa este trabajo y por cuenta propia o autónomos.

i. Régimen especial de los trabajadores autónomos.

La acción protectora del trabajador autónomo³⁰ se recoge en el art. 26 de la Ley 20/2007. La protección por contingencias profesionales, el derecho a las mismas prestaciones en la misma extensión que el régimen general, no llega para los trabajadores autónomos hasta el 1 de enero de 2019, cuando se incorpora de modo obligatorio la totalidad de las contingencias que hasta ese momento tenían carácter voluntario. El art. 316.2 TRLGSS fue modificado por el artículo 14 de la Ley 6/2017 de 24 de octubre de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo y art. 3 RD 1.273/2003, de 10 de octubre, por el cual se regula la cobertura de contingencias profesionales en el RETA.

Para los autónomos se regula como accidente de trabajo *in itinere* en el art. 316.2 2º párrafo TRLGSS, el que sufra al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional, lugar que es entendido como aquel en el que ejerce habitualmente su actividad³¹, sin que coincida con que sea su domicilio, ha de corresponderse con local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica

²⁹ STC 17 de abril de 2018, STS 1588/2018: “La duda ha de solventarse acogiendo los precedentes flexibilizadores de este Tribunal, cuando ha afirmado que la causalidad no se rompe si «la conducta normal del trabajador responde a patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes» (SSTS 21/05/84 Ar. 3054 ; y 17/12/97 -rcud 923/97 -); que tampoco ha de excluirse la cualidad de accidente de trabajo por la «la posibilidad de alguna gestión intermedia razonable» (STS 14/02/17 -rcud 838/15 -); y que ha de admitirse la razonabilidad de ampliaciones en la protección atendiendo a «criterios de normalidad dentro de los que se produce una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo» (STS 26/12/13 -rcud 2315/12 -).”

³⁰ Art.1 de la Ley 20/2007 y art. 305.1 TRLGSS definen trabajador autónomo como la persona física que realice de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.

³¹ STS de 13 de enero de 2023 (R. 728/2022) reconocimiento de accidente laboral *in itinere* sufrido por un fotógrafo, trabajador por cuenta propia, que se desplazaba al domicilio de un cliente para realizar un trabajo indispensable a su oficio.

a efectos fiscales. Así pues, quedan fuera de este reconocimiento los autónomos que trabajan desde su domicilio.

En el RETA no rige el principio de ocasionalidad, el autónomo debe probar que su accidente de tráfico deriva de su trabajo, requiere que se pruebe la conexión directa e inmediata de la lesión con el trabajo realizado y es que, conforme al art. 34.5 del ET, el trabajador por cuenta ajena tiene delimitado su tiempo de trabajo, pudiendo corroborar que se encuentra en su puesto de trabajo, resultando más complejo en el caso de un autónomo por ser el RETA más exigente que el RGSS en lo que a la conexión o nexo causal entre la lesión y el trabajo se refiere. Esto es así y puede resultar lógico por las menores posibilidades que existen de controlar la actuación del autónomo, entrañando mayores dificultades para poder investigar en qué términos se producen los accidentes de este determinado colectivo³².

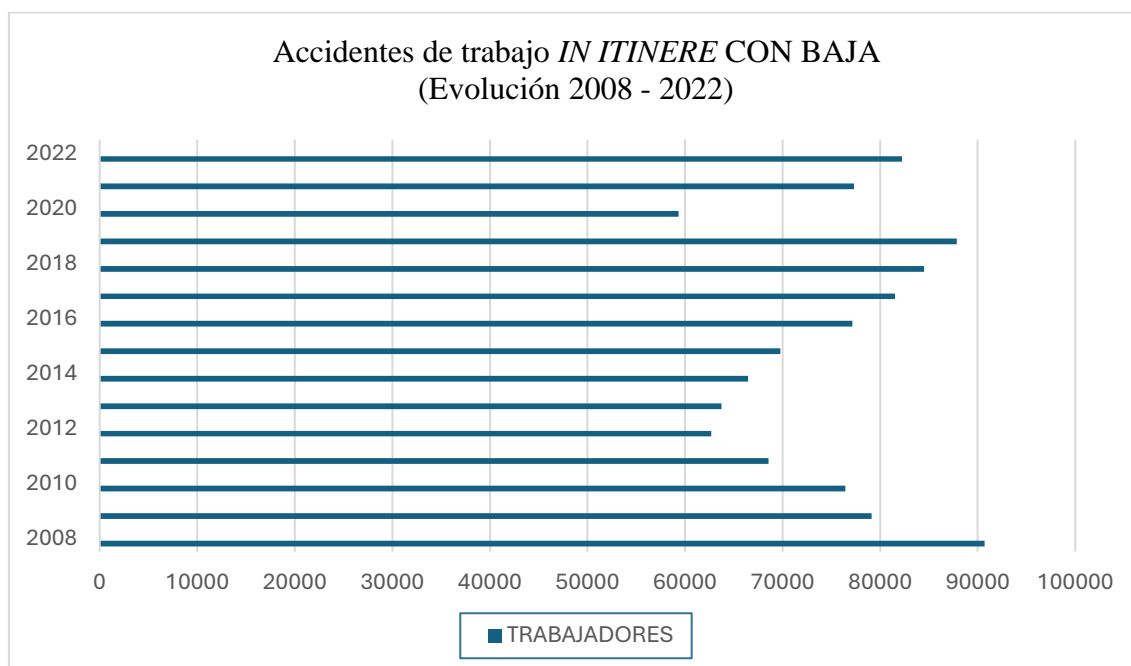
³² STS de 16 de noviembre de 2023, (R 148/2023) y STS de 13 de noviembre de 2018 (R.4459/2018): “De modo y manera que en el RETA la delimitación del nexo causal es mucho más restrictiva, pues no se contempla que el accidente se haya sufrido con ocasión sino únicamente como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza el trabajador por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de dicho régimen especial; además de la inaplicación en el RETA de la presunción contenida en el artículo 115.3 de la LGSS, la carga de la prueba se traslada al trabajador, que debe justificar el nexo causal entre las lesiones sufridas y la actividad profesional desempeñada.”

V. ESTADÍSTICA DE LOS ACCIDENTES *IN ITINERE* POR EL MINISTERIO DEL TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL.

El año 2022 es el último año actual sobre el que se han publicado los principales resultados de los datos definitivos de la Estadística de Accidentes de Trabajo por el Ministerio de Trabajo y Economía Social en España.

Los datos absolutos muestran que en el total de los accidentes de trabajo de 2022 de 653.510 trabajadores, dentro de los accidentes con baja, se produjeron 571.274 accidentes en jornada de trabajo, un 87,4% del total y 82.236 accidentes *in itinere*, un 12,6% del total. Los accidentes en jornada aumentaron un 9,1% con respecto a 2021, y los accidentes *in itinere* un 6,4%³³.

Destacar la diferenciación de accidentes con baja en asalariados que asciende a 617.010 accidentes y 36.500 en trabajadores por cuenta propia.



³³ Informe Anual de accidentes de trabajo en España. Elaboración del INSST a partir del Fichero de microdatos de accidentes de trabajo 2022. Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES).

VI. DIFERENCIAS DEL ACCIDENTE *IN ITINERE* RESPECTO DEL ACCIDENTE EN MISIÓN.

El accidente de trabajo en misión corresponde a aquel que sufre el trabajador fuera de su centro de trabajo habitual, durante un viaje de trabajo, integrándose en el régimen común del accidente laboral. Se desarrolló tal concepto para atender a la peculiaridad sobrevenida de aquellos incidentes sobre la salud del trabajador que, a pesar de tener lugar fuera de su lugar de trabajo, se daban mientras el operario desarrollaba su actividad económica por encargo y siguiendo órdenes e instrucciones del empresario para quien desarrollaba servicios. Por el contrario, no se da esta situación cuando con permiso del empresario el trabajador puede salir de la empresa para realizar una gestión privada, no existiendo relación de causalidad pese a tener lugar en tiempo de trabajo.

Vemos que a pesar de tener en común un desplazamiento fuera de la sede de la empresa, el accidente *in itinere* no se produce en tiempo de trabajo en sentido estricto, sino que lo es por la exigencia del trayecto imprescindible para cumplir con su jornada laboral.

En 1929 apareció el origen del concepto en misión al entender la jurisprudencia en una resolución judicial que la muerte de un obrero atropellado por un automóvil cuando éste iba a cumplir un encargo del patrono debía ser accidente indemnizable, por producirse con ocasión del servicio que prestaba³⁴. Esta perspectiva siguió consolidándose en pronunciamientos posteriores al entender que se había ocasionado el accidente durante el cumplimiento de una actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo³⁵.

Se habla del envío en misión como una ampliación extraordinaria del tiempo y “lugar” de trabajo, suscitando controversia sobre si la presunción se extiende a todo el tiempo en el que el trabajador realiza la tarea encomendada o si se debe incluir el tiempo de espera o de ocio breve para aquellos casos en los que un trabajador es desplazado por trabajo a otra localidad durante, por ejemplo 2 días. Finalmente se abandonó la idea de que todo el desarrollo de la misión desde que le es encomendada hasta que se da por finalizada esté cubierto por la presunción de laboralidad, no reconociendo el accidente que se da en los descansos o de ocio, según STS de 6 de marzo de 2007 (R 3415/2005), relativa al

³⁴ STS 8 de julio de 1929.

³⁵ STS 11 de enero de 1962 (RJ 1962, 777).

fallecimiento del trabajador mientras descansaba en el hotel. En este sentido opera un juicio de probabilidad en cuanto a la presunción que reconoce el art. 156.3 LGSS, denegando aquellos sucesos que tienen lugar en un ámbito normalmente privado.

Así pues, se precisa que conste una conexión entre el trabajo que les ha sido encomendado y la dolencia, siempre distinguiendo tiempo de trabajo de tiempo de descanso. Sin embargo, doctrinalmente se ha ido adaptando en función de circunstancias especiales por la singularidad profesional que entrañan determinadas actividades que comportan un riesgo especial, el cual desencadena la lesión³⁶.

Del mismo modo que para configurar el accidente de trabajo *in itinere*, en el accidente en misión se precisan, *a priori*, unos determinados requisitos, confluyendo elemento locativo, causal y temporal.

El elemento locativo versa en el cumplimiento del encargo fuera de su centro de trabajo, que por parte de la empresa se le ha pedido al trabajador. Así pues, la jurisprudencia ha considerado que en el momento en el que comienzas la misión hasta que es finalizada, ha de considerarse centro, lugar o tiempo de trabajo.

El elemento causal responde a la necesaria conexión entre el desplazamiento y el motivo laboral que mueve al trabajador. Desplazamiento exclusivamente motivado por el encargo laboral.

El elemento temporal exige que el accidente suceda en tiempo de trabajo, es decir, en cualquier momento mientras esté todavía por cumplir la instrucción asignada, siempre y cuando no sea en momentos privados, es decir, de ocio, descanso o esparcimiento, no teniendo cabida dentro de los límites de la contingencia profesional.

Ya habiendo esbozado el concepto de accidente en misión, vemos que comporta diferencias con el accidente *in itinere*, que en sentido estricto no sería propia la

³⁶ BLASCO LAHOZ, J.F. y LÓPEZ GANDÍA, J.: *Curso de Seguridad Social...*, p.275: “No obstante, la línea doctrinal referenciada ha sido modulada en determinados casos en función de las especiales circunstancias concurrentes, como la que representa que en el momento de desencadenarse el episodio vascular el conductor demandante estuviese reposando en la cabina del camión a su cargo (STS de 22 de julio de 2010, Rec. 4049/2009), o tomando un café en un área de servicio mientras estaba en ruta (STS de 19 de julio de 2010, Rec. 2698/2009, 1 de diciembre de 2017 de 1 diciembre, Rec. 3892/2015). El motivo que subyace a estas decisiones es la singularidad del quehacer profesional desarrollado. Las sentencias que han apreciado la laboralidad de la contingencia con fundamento en la "ocasionalidad relevante" parten de la concurrencia de circunstancias de hecho que comportan un especial riesgo, sin el cual no habría podido producirse el accidente. Al estar "en misión" el trabajador se halla inmerso en ese escenario o entorno que propicia su lesión.”.

denominación de accidente de trabajo puesto que mientras que en el accidente en misión continua la presunción de tiempo y lugar del puesto de trabajo, también denominada presunción de laboralidad del art. 156.3 LGSS, en el accidente *in itinere* no. Esto es así porque se mantiene el vínculo con el trabajo³⁷. Se ha ampliado el tiempo dedicado al trabajo por el desplazamiento al lugar necesario para desarrollarlo. El trabajador sigue permaneciendo en una dependencia con la empresa incluso en su tiempo de ocio, puesto que la tarea encomendada le impide reintegrarse a su vida privada, se trata de una situación sobrevenida que desarrolla con la máxima normalidad posible, pero sin la libre disposición sobre su propia vida. Es en este punto donde versa su mayor problemática, en aquellos accidentes producidos fuera del tiempo de trabajo, debiendo determinar si a pesar de encontrarse el trabajador en misión, existe una conexión necesaria con el trabajo.

Derivado de la ampliación de la presunción de laboralidad, reiterada jurisprudencia³⁸ ha determinado que la dependencia comentada con la empresa en el desplazamiento que ha de efectuar está íntimamente ligada con el deber de seguridad, siendo una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarcando todo lo que implica el desplazamiento para la prestación de los servicios. Por ello, lugar de trabajo corresponde a todo lugar en que se está por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el propio lugar de trabajo habitual.

Esta interpretación da pie a declarar accidente en misión el infarto de miocardio sufrido a un conductor de autobús que descansaba en el hotel de Londres, tras terminar su jornada de ruta turística por Europa. La Sala defiende que el trabajador “itinerante” se encuentra en ese itinerario desde el momento en el que abandona su domicilio hasta que vuelva a él, que será cuando concluyan las tareas encomendadas. En ella establece el deber de amparar al trabajador “en misión” contra aquellos males que éste sufra³⁹ siempre

³⁷ PÉREZ ALONSO, M^aA y CORDERO GORDILLO, V: *El accidente de trabajo y la enfermedad profesional*. Editorial Tirant Lo Blanch, 1^o edición, 2015, pp 20: “Su contenido se presenta como una derivación del accidente “in itinere” y en el que el trabajador no regresa hasta tanto no concluya las tareas que tiene encomendadas; de ahí, que el tiempo destinado a realizar la encomienda del empresario se considera tiempo de trabajo y lo mismo sucede con los tiempos de ir o volver de la encomienda.”

³⁸ STS 16 de septiembre de 2013 (R 2965/2012).

³⁹ STS de 6 de marzo de 2007 (R. 3415/2005): “La protección del desplazamiento presenta cierta similitud con la del accidente “in itinere”, en la medida en que el desplazamiento se protege en cuanto que puede ser determinante de la lesión, como en el caso de la sentencia 26 de diciembre de 1988 , sobre la insuficiencia cardíaca por una crisis de asma durante un vuelo en avión que impidió que el trabajador fuese debidamente atendido, con lo que sin el desplazamiento el resultado lesivo no se hubiese producido.”

y cuando no haya circunstancias que rompan el vínculo entre la situación originada por la prestación de servicios y del propio daño⁴⁰.

A raíz de esta sentencia vemos que este contenido de accidente en misión es una clara derivación del concepto de accidente de trabajo *in itinere*, por entender que se ha de proteger la misma protección proporcionada por la Empresa ya que se le impide el regreso al no abandonar tal lugar al concluir su jornada en ese día, sino al finalizar por completo la orden, siendo un trabajador “itinerante”.

Sin embargo, sirve de referencia la STS de 7 febrero 2017⁴¹ que recopila la doctrina actual acerca de cómo opera la presunción de laboralidad en los accidentes de trabajo en misión. El criterio establece que la presunción no opera durante las veinticuatro horas del día que se está en misión, sino que es preciso examinar el caso concreto distinguiendo momento de actividad y de libertad. En función de estos criterios, el trabajador había sido desplazado a Cataluña para la realización de una tarea, el día diecisiete en misión no se personó por estar indispuesto, descansando en la habitación, a las horas fue encontrado fallecido en su habitación de hotel a consecuencia de un edema agudo de pulmón. Finalmente, no opera tal presunción, no existiendo accidente de trabajo en misión por no estar en lugar ni en tiempo de trabajo, a pesar de que sí sea en misión. A su vez, no se pudo demostrar conexión entre lo que le ocurre al trabajador con la actividad laboral, impidiendo reconocer la contingencia como profesional y por ello se le reconocieron a la viuda e hija prestaciones por contingencia común.

⁴⁰ STS, 24 de Septiembre de 2001: “Es cierto que el nexo entre al daño soportado y la situación laboral puede romperse, y esta Sala así lo tiene declarado, pero tal ruptura no depende de que las propias tareas profesionales hayan concluido (dado que esa conclusión no reintegra al trabajador a su vida personal, familiar, privada y de la que dispone), sino porque se produzcan hechos que, en efecto, se apartan de la situación que es laboral por extensión. O sea cuando el trabajador rompe la dependencia y dispone de su tiempo y de su actuación. Es indiscutible que si el representante de la Empresa durante el viaje modificara horarios o rutas, el conductor tendría que acomodarse a ellos adaptando la satisfacción de sus propias necesidades a las nuevas instrucciones.”

⁴¹ STS 104/2017, 7 de Febrero de 2017 (RJ 2017/575): “No todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la actividad laboral.”

VII. PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES *IN ITINERE*.

Los accidentes *in itinere* como hasta ahora conocemos se producen durante un trayecto determinado de ida y vuelta al puesto de trabajo, trayecto que normalmente se da en carretera con los consiguientes riesgos de circulación, el cual *a priori* no depende del empresario y los riesgos que recaen sobre su responsabilidad. En este sentido, el accidente de trabajo *in itinere*, pese a ser un accidente de trabajo, no comporta un riesgo laboral, no se puede considerar como daños derivados del trabajo con motivo u ocasión de éste por producirse fuera de horas de trabajo⁴². Es por el motivo mencionado por lo que los accidentes de tráfico *in itinere* son los grandes ausentes por los Planes de Prevención de diferentes empresas, quedando completamente desatendidos por motivos tales como no considerar que la responsabilidad ha de ser asunto del empresario por no estar bajo su control material, de este modo trasladan la problemática a otras causas que no hacen frente al problema, como las Administraciones.

Lo mencionado en el párrafo anterior no exime en lo que respecta a su prevención, para lo cual destacan dos artículos, el primero recogido en el Convenio 121 de la OIT, artículo 7.1 establece lo siguiente: “Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo”. El segundo se recoge en la LPRL en su artículo 14.2: “En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores”.

En virtud de ello se puede sustraer la imputación al empresario del riesgo que comporta determinadas condiciones que conforman el trayecto de sus trabajadores, siendo elementos decisivos la motorización y la siniestralidad.

Así pues, es imprescindible que las empresas promuevan todo tipo de acciones que ayuden a minimizar los accidentes *in itinere*, debiendo focalizarse en la esfera de la

⁴² AGÚN GONZÁLEZ, J.J, ROSAT ACED, I: *Prevención de riesgos laborales*. Editorial Tirant Lo Blanch, 3º edición 2012, pp 247.

seguridad vial implantando un Plan de Prevención específico que responda a los riesgos actuales.

La seguridad vial se incluye en el plan de prevención de las empresas a raíz de la publicación de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, con la que se propone que los poderes públicos presten atención en la confección de las políticas y planes de prevención asociados con la incidencia de los accidentes *in itinere* y en misión, por los riesgos asociados con la movilidad.

El siguiente paso fue la publicación del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo estableciendo incentivos en las cuotas por contingencias profesionales beneficiando a aquellas empresas que bajen sus índices de siniestralidad por debajo del promedio de cada sector. Decreto en el que se incluían los accidentes en misión, pero no los accidentes *in itinere*. El objetivo era favorecer la implantación de la cultura de seguridad vial en las empresas.

Esta información muestra de alguna manera el reconocimiento de la necesaria prevención para esta materia en concreto, sin embargo, no se llega a trabajar a fondo, las estadísticas anuales de accidentes *in itinere* así lo muestran. Por ello, es necesario que desde las empresas se investiguen para su correcta y eficaz prevención junto con información y sensibilización de ambas partes, destinando parte de los fondos de cada mercantil a técnicos de prevención, y otros agentes implicados. Con esta sensibilización se trata de que conozcan que los costes de evadir la prevención en un accidente de tráfico podrían afectar de manera muy elevada a su economía, reflejándose en días de baja del trabajador, primas de seguros, cotizaciones a la Seguridad Social, contratación de sustitutos y un sinfín de etcéteras.

A priori, en mano de las empresas está promover un ambiente de trabajo óptimo que disminuya la carga mental de sus trabajadores durante su jornada de trabajo, facilitando así su mayor concentración en la conducción posterior a la salida de su puesto de trabajo. En este sentido el empresario ha de procurar diversificar las tareas, evitar jornadas de trabajo largas y cualquier tipo de agente externo que pueda alterar al trabajador como puede ser el fomento del respeto entre trabajadores y tratar de trabajar con los equipos adecuados para aquellos trabajadores que utilicen materiales con determinadas sustancias que puedan tener efectos secundarios en los trabajadores.

Para PERE NAVARRO, Director General de Tráfico no se encuentran los accidentes *in itinere* como parte de sus prioridades para los próximos años en seguridad vial, sin embargo, menciona como fórmula de trabajo una apuesta por la mejora de la coordinación entre las administraciones, por avanzar en la colaboración público-privada y por una mayor autorresponsabilidad de todos, lo que podría interpretarse con la necesaria intervención de las Administraciones en la problemática que se trata en este apartado. En su entrevista realizada en 2024 relata que para reducir la siniestralidad la fórmula siempre es la educación, formación, información, concienciación junto con vigilancia y control. En este sentido, las empresas y las Administraciones podrían trabajar de forma conjunta impulsando conferencias a sus trabajadores como si de formación laboral se tratase. Resulta paradójico que los empresarios gasten fortunas en planes de seguridad junto con dispositivos que los respaldan en sus plantas de trabajo y a su vez, a la salida del centro de trabajo se expongan a riesgos que podrían ser disminuidos con determinados planes de prevención⁴³.

En esta misma revista de Tráfico y Seguridad Vial dedica unas páginas al tema “al trabajo compartiendo coche”, expone la iniciativa de compartir coche para realizar trayectos comunes, conocido por el término “carpooling”, trayectos que son facilitados gracias a aplicaciones como BlaBlaCar. Su objetivo aparte de reducir el impacto medioambiental es reducir los siniestros viales *in itinere*. Los datos reflejan un largo camino por recorrer, ya que el 70% de los europeos van al trabajo en coche, pero sólo un 3% lo comparte.

La DGT y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía publicaron “La movilidad al trabajo: un reto pendiente”, abogando por la implicación de todos los actores económicos, es decir, administraciones, empresas, sindicatos y los propios trabajadores para avanzar en la implantación de Planes de Transporte en el Trabajo, garantizando un amovilidad segura y sostenible para todos los trabajadores.

Al margen de la contratación por las empresas de autobuses u otros medios de transporte con conductores profesionales, una opción que podría comenzar a plantearse en España de forma más frecuente debe ser la promulgación de ayudas directas por parte de las Administraciones Públicas por el uso de coche compartido para ir al trabajo, como

⁴³ NAVARRO, PERE, Director General de Tráfico en la entrevista para el Canal RSS, publicado por la Dirección General de Tráfico, 26 de marzo de 2024: “La seguridad vial es una responsabilidad compartida y reducir los siniestros y sus dramáticas consecuencias es un proyecto de país.”

ya se hace en Francia. Por otro lado, la aplicación BlaBlaCar mantiene acuerdos directos con grandes empresas que promueven esta práctica. Se trata de un cambio de hábito en los trabajadores, teniendo una acogida más amplia con el recibimiento de incentivos. Incentivos que se traducen en acceso preferente a plazas de aparcamiento, tarjeta de gasolina o recarga en la tarjeta de comedor para los trabajadores, mientras que la empresa se beneficia de la reducción de su huella de carbono en el transporte.

En la Sentencia núm. 502/2014 de 5 septiembre se trata la “solicitud de reconocimiento del derecho al percibo del incentivo solicitado al amparo del RD 404/2010, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral: requisitos: no haber superado el valor límite de siniestralidad general: cumplimiento: exclusión de accidente *in itinere*, a los efectos del cálculo del índice: reconocimiento precedente”.

Lo máximo que aparece en los Convenios Colectivos en lo que a prevención de accidentes *in itinere* se refiere es en el Convenio colectivo estatal para las industrias de curtido, correas y cueros industriales y curtición de pieles para peletería que dedican su Disposición transitoria segunda a un Estudio de siniestralidad “lo suficientemente amplio para que pueda abordar, las causas de los accidentes, tipos de accidentes, duración de los mismos, sistemas de prevención, accidentes *in itinere*, actuación ante el accidente, etc. El citado informe servirá a las organizaciones firmantes, como base para la negociación del próximo convenio sobre el citado tema.”

Finalmente, es más que evidente la escasa actuación para la prevención de los accidentes *in itinere*, necesitando un cambio efectivo con la máxima brevedad posible que responda a un adecuado Plan de Movilidad respetado por la empresa.

VIII. LA NO PRESUNCIÓN DE LABORALIDAD DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*.

La presunción de laboralidad actualmente queda recogida en el artículo 156.3 TRLGSS: “Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.” Esta presunción reaparece tras ser eliminada por el TRLGSS-1974, artículo 115.3, objeto de un nuevo texto refundido en virtud del Real Decreto Legislativo 1/1994 de 20 de junio.

Esta presunción *iuris tantum*, es un principio legal que entiende el hecho probado mientras no se tenga prueba de lo contrario, por darse los presupuestos para ello. Así pues, contra esta presunción cabe prueba en contrario.

La prueba debe enfocarse en demostrar la inexistencia de toda conexión causal entre trabajo y lesión. Sin embargo, si la lesión ha sido sufrida por el trabajador fuera del tiempo y lugar de trabajo, como sucede en la modalidad de los accidentes de trabajo *in itinere*, es el propio trabajador el que ha de probar la relación de causalidad.

A consecuencia de no producirse los accidentes *in itinere* en las circunstancias de tiempo y lugar de trabajo que describe el artículo mencionado, esta modalidad queda impedida para gozar de tal presunción de laboralidad que la norma establece.

Sirva de ejemplo la STS de 9 de enero de 2020, en la que el trabajador es encontrado desvanecido por un vecino en su vehículo tras proceder de su centro de trabajo, falleció a los veinte minutos en el Hospital al que fue trasladado a causa de una parada cardiorrespiratoria. En esta sentencia se resume la doctrina sobre esta materia, manteniendo que la presunción de laboralidad del accidente sólo alcanza a aquellos que han tenido lugar en el tiempo y lugar de trabajo, recordando que no alcanza a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta del mismo⁴⁴. Afirma que la asimilación de accidente *in itinere* como accidente de trabajo en su presunción de laboralidad excluye a las dolencias o procesos morbosos de distinta manifestación, únicamente se limita a aquellos producidos en sentido estricto, es decir, lesiones súbitas y violentas producidas

⁴⁴ STS de 9 de enero de 2020, JUR 2020\26244: “La presunción establecida por el legislador se mueve en otro nivel, pues hace referencia a que la lesión exteriorizada en el tiempo y lugar de trabajo, y también con distinta intensidad, pues la presunción lo es “*iuris tantum*” es decir, admite prueba en contrario, mientras que el accidente “*in itinere*” se produce automáticamente esa calificación “tendrán la consideración” dice el legislador, siempre claro está que concurran los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación, lo que produce una inversión en la postura de las partes pues en éste el trabajador o sus causahabientes han de demostrar que concurren esos requisitos, mientras que en el ocurrido en el tiempo y lugar de trabajo es el patrono o las entidades subrogadas quienes han de justificar que esa lesión no se produjo por el trabajo.”

por un agente externo, una acción súbita y violenta que corresponda al sentido tradicional del accidente. Se trata entonces de un accidente impropio consagrado en la actualidad con carácter autónomo, no discutiendo la existencia de la lesión⁴⁵.

La presunción mencionada es establecida para la relación de causalidad con el trabajo, pero no para la relación de causalidad con el trauma o lesión acaecida como en este caso sería la parada cardiorrespiratoria. Es un hecho que esta enfermedad ha tenido lugar *in itinere* pero salvo que se acredite la concurrencia del nexo causal⁴⁶ no será considerada como accidente de trabajo, puesto que la presunción de laboralidad no les acoge.

Es el artículo 217.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil⁴⁷ el que impone a la parte obligada a soportar la carga de la prueba, debiendo demostrar de manera fehaciente la relación de causalidad, de causa efecto entre el fallecimiento del trabajador con su trabajo, no pudiendo vincular el trabajo con el desvanecimiento del trabajador y su posterior fallecimiento una vez ya finalizada su jornada laboral y fuera del centro de trabajo. Una posible manera de poder confirmar la relación de causalidad hubiera sido que el trabajador ya se hubiera encontrado mal en su puesto de trabajo.

No obstante, en otros pronunciamientos de tribunales menores, como en la Sentencia del Juzgado de lo social nº4 de Pamplona de 10 de febrero de 2022, se ha reconocido accidente laboral *in itinere* el fallecimiento de un trabajador a causa de un infarto en el momento en el que paró de camino al trabajo para tomar un café. Argumenta no romper

⁴⁵ STS 18 marzo 1999 (RJ 1999, 3006)

⁴⁶ STS de 9 de enero de 2020, JUR 2020\26244: “El trabajo, que ha visto ampliado su ámbito de aplicación, por lo que concierne a la calificación laboral del accidente, con las figuras del accidente de trabajo «in itinere» y el accidente de trabajo «en misión». c) El nexo causal entre los dos anteriores, expresado en la frase «con ocasión o por consecuencia», requisito que continúa siendo exigencia ineludible para la calificación como laboral del accidente, de tal modo que si la lesión no aparece vinculada a la «ocasión» o la «consecuencia» laboral no existe accidente de trabajo, salvo que concurren determinadas circunstancias que el nº 2 del artículo 156 de la Ley General de la Seguridad Social (RCL 2015, 1700y RCL 2016, 170) (“tendrán la consideración”) declara por vía ampliatoria como generadoras del accidente de trabajo, o que éste se presuma, salvo prueba en contrario, por el hecho de haberse producido la lesión «durante el tiempo y en el lugar del trabajo» (nº 3 del mismo precepto), pudiendo destruirse ésta presunción de laboralidad acreditando suficientemente el advenimiento de hechos de tal relieve que sea evidente a todas luces la absoluta falta de relación entre el trabajo que el operario realizaba, con todos los matices psíquicos y físicos que lo rodean, y la lesión, lo que tratándose de enfermedades requiere que éstas o bien por su propia naturaleza no sean susceptibles de una etiología laboral o bien que ésta pueda ser excluida por deducirse de hechos que desvirtúen dicho nexo causal.”

⁴⁷ Art. 217.2 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil: “Corresponde al actor y al demandado reconviniendo la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvención.”

el nexo causal⁴⁸ puesto que ha seguido el recorrido habitual desde el domicilio al lugar de trabajo, tratándose de una breve parada y dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en ese trayecto concreto. Resulta fundamental la apreciación de la Magistrada al reconocer que la existencia de accidente de trabajo *in itinere* a los efectos de determinación de la contingencia como accidente de trabajo no es posible que dependa de los factores que han concurrido en el momento de la aparición de la enfermedad. Es imprescindible tener en cuenta que se desconoce el origen de su miocardiopatía, pudiendo influir en su etiología según informes médicos los hábitos de tabaquismo, el posible estrés laboral propio del desarrollo de su actividad profesional, así como su predisposición genética.

⁴⁸ SJS Pamplona nº4 de 10 de febrero de 2022: “En el accidente *in itinere* la calificación de accidente es automática, ya que, según el precepto legal, "tendrá dicha consideración" el que se produzca al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurran los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación. Por tanto, será el trabajador o sus familiares quienes deberán demostrar que en el accidente concurren todos los elementos que configuran el accidente *in itinere*, a los que anteriormente se ha hecho referencia, y que no se ha roto el nexo causal entre el accidente y el trabajo (STS 16-11-1998).”

IX. SUPUESTOS EXCLUIDOS DE LA CONSIDERACIÓN DE ACCIDENTE DE TRABAJO.

Los supuestos de exclusión de accidentes de trabajo quedan establecidos en el artículo 156, apartado cuarto, TRLGSS⁴⁹, los cuales determinan el verdadero alcance de responsabilidad del trabajador.

i. La fuerza mayor.

En el artículo 84, párrafo segundo de la letra a), de la LGSS de 1966 se dispuso la no consideración de accidente de trabajo para los casos de fuerza mayor extraña al trabajo, agregando que se exime tal consideración para la insolación, rayo y otros fenómenos análogos a la naturaleza, considerando accidente de trabajo los ocasionados por estos motivos.

El Código del Trabajo de 1926 en su artículo 145 especificó cómo debía interpretarse legislativamente el concepto de fuerza mayor, debiendo entenderse como “fuerza extraña cuando sea de tal naturaleza que ninguna relación guarde con el ejercicio de la profesión de que se trate”.

Dado que no se considera accidente de trabajo, queda excluido del recargo de las prestaciones económicas derivadas de accidente de trabajo o enfermedad profesional reguladas en el art. 164.2 TRLGSS. Se trata de una obligación que recae sobre el empresario con carácter sancionador, persiguiendo incentivar la prevención de siniestros. La exclusión mencionada por fuerza mayor no procederá siempre y cuando se hubiesen adoptado las medidas necesarias para disminuir o atenuar de algún modo el accidente.

La fuerza mayor juega un importante papel en el momento previo a que el órgano judicial constate la relación de causalidad, siendo preciso tomar en consideración todas las pruebas admitidas en Derecho conforme al art. 386.1 LEC⁵⁰.

⁴⁹ Art. 156.4 TRLGSS: “4. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, no tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza. b) Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.”

⁵⁰ Art. 386.1 LEC: “A partir de un hecho admitido o probado, el tribunal podrá presumir la certeza, a los efectos del proceso, de otro hecho, si entre el admitido o demostrado y el presunto existe un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano.”

A efectos de ejemplificar, la sentencia de 15 de junio de 2020 muestra el accidente de trabajo ocasionado a un operario por una volada de aire. Los operarios de dicha empresa dedicada a la actividad económica de instalación de torres de medición de viento trabajan en calidad de montadores. El día del accidente tenían la orden de realizar una tarea que no era la habitual ni para los trabajadores ni para la empresa, se evidencia por parte de la Inspección de Trabajo acta de infracción para la empresa y concluyendo que el accidente se produjo por la caída sobre el trabajador de la carga voluminosa, pesada e inestable, siendo causas inmediatas la falta de procedimiento de trabajo seguro que derivase de una previa evaluación de los riesgos y planificación de las medidas preventivas para realizar la tarea, y falta de impartición de instrucciones de trabajo en cuanto a la forma de realizarlo. La argumentación dada por el Tribunal Superior de Justicia de Aragón es que, la razón por la que no puede estimarse que quede acreditada la existencia de fuerza mayor o caso fortuito que haya podido provocar la ruptura del nexo causal entre la infracción en materia de seguridad y el resultado dañoso es porque considera que la ráfaga de aire no es un acontecimiento imprevisible, teniéndolo en cuenta la propia empresa en otras operaciones que realizan como la instalación o desmontaje de torres de mediación de viento, operaciones controladas donde prevén su paralización cuando el viento supere los 12 m/s. Así pues, afirma ser “la falta de evaluación de los riesgos y de un procedimiento para la realización del trabajo factor causal del accidente sufrido”.

Por último, destacar el artículo 1105 del CC el cual establece que nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, habiendo sido previstos, fueran inevitables⁵¹. A su vez, el empresario en ningún lugar incurrirá en responsabilidad cuando el resultado lesivo hubiera sido producido por fuerza mayor o caso fortuito⁵².

ii. El dolo del trabajador.

En la LGSS de 1966, conservando el artículo 84 el concepto de accidente de trabajo desarrollado por la Ley Dato, en su letra b) determinó la institución referida a la

⁵¹ Art.15.4 LPRL: “La efectividad de las medidas preventivas deberá prever las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador. Para su adopción se tendrán en cuenta los riesgos adicionales que pudieran implicar determinadas medidas preventivas, las cuales sólo podrán adoptarse cuando la magnitud de dichos riesgos sea sustancialmente inferior a la de los que se pretende controlar y no existan alternativas más seguras”.

⁵² STS 15 de octubre de 2014 (RJ 2015, 1015): “pero en todo estos casos es al empresario a quien le corresponde acreditar la concurrencia de esa posible causa de exoneración, en tanto que él es el titular de la deuda de seguridad y habida cuenta de los términos cuasiobjetivos en que la misma está concebida legalmente”.

culpa exclusiva de la víctima en términos de dolo, siendo aquellos accidentes que sean debido a dolo o a imprudencia temeraria del propio trabajador accidentado.

Actualmente, la redacción del art. 156.4 apartado b) LGSS establece que no serán considerados accidentes de trabajo aquellos que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

Como bien conocemos en el accidente *in itinere*, se precisa de un agente lesivo que dé lugar al accidente de trabajo, pudiendo tener motivos dispares, como una conducta culposa. De estos motivos dispares es sabido que uno de ellos que se excluyen es el dolo, la imprudencia temeraria del empleado y las agresiones de terceros en el caso de que se pruebe que han sido producidas por razones personales, ajenas a la actividad profesional, rompiendo el nexo causal.

Desde el Derecho Penal Español medieval en el *Liber Iudiciorum* se identificó el dolo como: “el grado del mal porque no se supo guardar de *facere mal*”⁵³. Esta definición viene a decir que el empleador haya actuado de modo que ha sido conocedor de la maldad que ha pensado y que no ha sabido reprimir, llevándola a cabo, siendo consciente de forma voluntaria de ese mal hacer. A pesar de proceder del Derecho Penal, la sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo de 13 de marzo de 2008 explica que su configuración es más rígida, severa e inflexible, rechazando la aplicación de la analogía, que por el contrario en la consideración del accidente de trabajo referido en la LGSS.

En lo que a esta modalidad de accidente *in itinere* respecta, el dolo comporta la intención o el propósito deliberado de causarse a sí mismo lesiones, siendo del mismo modo una conducta dolosa principalmente encaminada a la producción del accidente, concurriendo el caso de que se de a la ida o vuelta de trabajo, *in itinere*. Sin embargo, es poco común este supuesto debido a que dicha intencionalidad puede ser diluida por el propio riesgo que implica la circulación vial, dándose de manera excepcional en los conductores con intencionalidad suicida, llamados kamikazes por conducir en sentido contrario de la marcha.

Durante un proceso judicial se ha de constatar la existencia de dolo o negligencia que anule en su caso la consideración de accidente de trabajo *in itinere*, en la STS de 20 de junio de 2012, una trabajadora de guardia civil tuvo autorización para salir quince

⁵³ CÁCERES RUIZ, L. *La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico*. Tirant Lo Blanch, 2013, 1ª edición, pp 26.

minutos antes de su hora de finalización de jornada laboral con el propósito de llevar a su hijo a una consulta médica, fue en el trayecto cuando se produjo el accidente de trabajo, considerado *in itinere* y sin apreciar dolo o negligencia alguna⁵⁴.

iii. La imprudencia o negligencia temeraria y su distinción de la negligencia o imprudencia profesional.

Siguiendo la interpretación del art. 156.4 apartado b) TRLGSS conocemos que el nexo causal se rompe cuando el hecho, referido al accidente, es debido a dolo o a imprudencia temeraria del empleador.

En primer lugar, se diferencia dolo de imprudencia temeraria, la cual el Tribunal Supremo ha definido en numerosas ocasiones y la conocemos por ser una actuación imprudente y a su vez temeraria, se define así por ser conocedor *a priori* de la conciencia de cierto peligro en su actuación y a pesar de tener esa conciencia, advertida del riesgo por nuestra parte razonable del cerebro, una vez valorada, se decide temerariamente llevar a cabo el acto, asumiendo el peligro evaluado⁵⁵. El Tribunal Supremo ha determinado que se trata de imprudencia temeraria en aquella conducta del trabajador que: “contraría las órdenes recibidas del patrono, o las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal”⁵⁶.

El art. 156.5 TRLGSS menciona la imprudencia profesional de modo que se mantiene el nexo causal entre la lesión y el trabajo, calificando el accidente como de trabajo en caso de este tipo de imprudencia o bien cuando concurre culpa civil o criminal del empresario o empleador, de un compañero del trabajo o de un tercero, siempre y cuando no guarde relación ninguna con el trabajo, en ese caso no sería accidente de trabajo⁵⁷.

⁵⁴ STS 20 de junio de 2012 (RJCA 2012/519): “Los artículos 179 y 180 del Reglamento Orgánico de la Policía Gubernativa (RCL 1975, 1765) , aprobado por Decreto 2038/1975, de 15 julio, establecen la obligación de la Administración de resarcir económicamente al funcionario que se produzca lesiones en acto o con ocasión del servicio siempre que no medie por su parte dolo, negligencia o impericia, previsión que ha sido interpretada en el sentido de significar que las lesiones deben estar conectadas con la naturaleza o incidencias del servicio”.

⁵⁵ STS 18 de septiembre de 2007.

⁵⁶ STS 16 de julio de 1985 (RJ 1985/3787).

⁵⁷ STS 20 de junio de 2002: “A la vista de cuanto se deja razonado, parece que es ineludible el negar la calificación de accidente de trabajo a la muerte por agresión sufrida por el esposo de la hoy parte recurrente, pues si bien es cierto que tal agresión se llevó a cabo en el inicio del trayecto al centro de trabajo, para el que iba adecuadamente preparada la víctima de la agresión, sin embargo, la muerte del trabajador aparece producida por causas totalmente ajenas al trabajo y sí, en cambio, de naturaleza personal entre el trabajador y el causante de su muerte. No cabe extender el accidente “in itinere” más allá de los propios límites en que

La diferenciación entre ambas imprudencias versa en los motivos que dan lugar al hecho causante del accidente, que en el caso de la imprudencia temeraria el autor asume conscientemente los riesgos, calificados como innecesarios y graves, ajenos a un comportamiento usual en el ser humano, despreciando la más elemental prudencia exigible y el riesgo existente en la conducción puesto que a pesar de haberlo evaluado, se decide hacerle frente, siendo consciente de que puede, o no suceder un agravio, pesándole más su confianza en que no suceda, pero en cierto modo, no importándole en caso de que tenga lugar⁵⁸.

Por el contrario, la imprudencia profesional y su motivo por el cual no rompe el nexo causal es debido a que el actor actúa a consecuencia del ejercicio habitual del trabajo, derivándose de esta habitualidad una confianza inspirada en la repetición de unos mismos actos que en otras ocasiones habrá superado felizmente, confiando en su habilidad personal, permitiéndole superarlo sin daño. Estos motivos de cierta forma justifican la imprevisión.

Luis Pérez Capitán, como Inspector de Trabajo recoge la diferencia establecida por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña: “se basa en la presencia de una especial intensidad en la conducta negligente, a diferencia de conductas negligentes de menor intensidad y, entre ellas, la de carácter profesional”⁵⁹.

Fue la Ley de 1922 la que consagró la responsabilidad del empleador, disponiendo que la imprudencia profesional, siendo a consecuencia del ejercicio habitual del trabajo que se realiza, no exime al patrono de ésta. Se trata de pequeños riesgos que el trabajador asume en determinadas ocasiones y que deben ser tolerados por el empresario, quedando cubiertos por la legislación laboral.

aparece concebido dentro del Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social y por la jurisprudencia de esta Sala que lo fue configurando a través del tiempo.”

⁵⁸ STS 18 de septiembre de 2007: “definida en la sentencia de esta Sala de 16 de julio de 1985 como aquella conducta del trabajador en que excediéndose del comportamiento normal de una persona, se corra un riesgo innecesario que ponga en peligro la vida o los bienes, conscientemente.”

⁵⁹ PÉREZ CAPITÁN, L. *La presencia de alcohol en el trabajador en el accidente laboral: Una solución conflictiva*. Justicia laboral: revista de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, 2007, pp. 66.

X. DERECHO COMPARADO RESPECTO AL ACCIDENTE EN TRAYECTO DE FRANCIA.

En primer lugar, al accidente de trabajo al ir o al volver de nuestro puesto de trabajo en España, comúnmente conocido como accidente *in itinere*, es reconocido en Francia como accidente de trayecto (*accident de trajet*)⁶⁰.

El accidente está regulado en el Derecho francés a través del Código de Trabajo desarrollado en el Capítulo VI, el cual versa sobre enfermedad, accidente e incapacidad médica, comprendiendo los artículos L1226-1 a L1226-1-4 y a su vez en el Código francés de la Seguridad Social de 1985.

El sistema francés de protección social define específicamente accidente de trabajo y accidente de trayecto en su artículo L411-1 y L411-2 del Código de Seguridad Social. En el artículo L411-1 expone que “se considera accidente de trabajo, cualquiera que sea su causa, el que se produce como resultado o durante el trabajo a cualquier persona mencionada en el artículo L. 311-2⁶¹” y en el artículo L411-2: “También se considera accidente de trabajo cuando la víctima o sus beneficiarios acreditan que se cumplen todas las condiciones siguientes o cuando la investigación permite al fondo tener presunciones suficientes sobre este punto, el accidente ocurrió a un trabajador mencionado en este reservar, durante el viaje de ida y vuelta, entre:

1º) la residencia principal, una residencia secundaria que presente carácter estable o cualquier otro lugar al que el trabajador acuda habitualmente por motivos familiares y el lugar de trabajo. Esta ruta puede no ser la más directa cuando el desvío realizado es necesario como parte de un viaje compartido regular;

⁶⁰ Sentencia de la Sala de lo Civil de la Corte de Casación Francesa de 15 de Junio de 1911: Debe considerarse ocurrido a la hora y en el lugar de trabajo todo accidente sobrevenido allí donde el obrero o trabajador ejecuta, por necesidades de la empresa, una orden de su dueño (L. 9 abril 1898, artículo 1º); Especialmente, cuando el empleado de un negocio estaba encargado por su patrón de la tarea de abrir y de cerrar la tienda y de guardar las llaves, y que resultó herido en el momento en que había abandonado su domicilio y seguía el trayecto directo que le conducía a la tienda de la que debía abrir las puertas, cabe concluir de estas constataciones que la jornada de trabajo del obrero comenzaba en el momento en el que debía salir de su domicilio a fin de cumplir la misión especial que le había sido confiada por necesidades de la empresa, y que, en consecuencia, podía invocar las disposiciones de la Ley de 9 abril 1898.

⁶¹ Artículo L311-2 Código Francés de Seguridad Social de 1985: “Están afiliadas obligatoriamente al seguro social del sistema general, cualquiera que sea su edad e incluso si perciben una pensión, todas las personas, cualquiera que sea su nacionalidad, de uno u otro sexo, empleadas o trabajando en cualquier cargo o en cualquier lugar. , para uno o más empleadores y cualquiera que sea el monto y naturaleza de su remuneración, la forma, naturaleza o validez de su contrato o la naturaleza de su estatus.”

2º) el lugar de trabajo y el restaurante, la cantina o, más generalmente, el lugar donde el trabajador suele comer, y en la medida en que el recorrido no haya sido interrumpido o desviado por cualquier motivo dictado por intereses personales y ajenos a las necesidades esenciales de la vida cotidiana o independientemente del empleo.”

En este sentido vemos como la República Francesa es más extensa en palabras para poder definir con mayor exactitud los cauces del accidente de trabajo en trayecto, siendo un precepto actual, atendiendo a las circunstancias litigiosas que se viven en las Salas relativas a esta problemática igual de frecuente que en España.

El precepto tiene en cuenta circunstancias que se omiten en el recogido en nuestra Ley General española de Seguridad Social, conformando su exposición en referencia a los aspectos personales del trabajador accidentado, acogiendo su núcleo familiar y sus motivos personales excluidos íntegramente de las necesidades primarias de la vida cotidiana o laboral.

Al contrario que en el sistema español, la propia legislación francesa reconoce la expresamente la residencia principal, la residencia secundaria siempre que presente un carácter de estabilidad, el lugar donde el trabajador come habitualmente y el interés personal que ha podido motivar un determinado desplazamiento extraño a las necesidades esenciales de la vida corriente de un trabajador al uso. Sobre la residencia principal, es entendida como el domicilio que, en el sentido del Derecho Civil, el trabajador tiene su principal asentamiento. La doctrina avala que las partes comunes, así como las escaleras o portal del edificio, en definitiva, el trayecto que recorre el trabajador hasta llegar al medio de transporte o desde éste hasta su domicilio tras regresar de su puesto de trabajo, forman parte del trayecto en el que se podría incluir como accidente de trabajo *in itinere* de suceder en estas inmediaciones siempre y cuando se trate de un edificio colectivo. Por el contrario, en las dependencias de una edificación individual comprendida de zonas ajardinadas, garaje, porche o escaleras no podría ser reconocido como accidente *in itinere* por determinar que el trayecto comienza cuando el trabajador sale de las partes privativas de su domicilio, opinión doctrinal confirmada por la jurisprudencia, en especial la Sentencia de la Sala de lo Social de la Corte de Casación francesa de 25 de enero de

1979⁶², más tarde confirmada con la Sentencia de la Sala de lo Civil segunda de la Corte de Casación francesa de 9 de diciembre de 2003⁶³.

Acerca de la definición de residencia secundaria ligada al accidente de trabajo *in itinere*, la Sentencia de la Sala de lo Social de la Corte de Casación de 17 de junio de 1965 dictaminó que no se precisa ni determina su estabilidad y fijeza que el interesado goce necesariamente de los derechos de un propietario, de un arrendatario o de un ocupante, doctrina posteriormente asumida por el Código francés de la Seguridad Social.

Fundamental resaltar la rigurosa contemporaneidad que refleja el artículo L411-2 en su última frase del apartado primero, aludiendo a una especial consideración medioambiental y en consecuencia, de ahorro energético por incluir en la legalidad de accidente de trabajo *in itinere* aquel que se produzca en el seno de un trayecto en transporte compartido por más compañeros de trabajo, lo que implica un desvío lógico al trasladarse hasta el lugar que se acuerde de recogida de éstos, aumentando el tiempo del desplazamiento pero reduciendo los costes medioambientales y también las probabilidades de accidentes en carretera.

En Francia existe una Orden Interministerial de 19 de septiembre de 1977, relativa a la atribución de rebajas sobre el recargo a tanto alzado correspondiente a la cobertura de los accidentes de trayecto, comúnmente es denominada como el régimen jurídico de la “rebaja de trayecto”. Se trata de tomar medidas que sean susceptibles de poder reducir la frecuencia y a su vez la gravedad de los accidentes de trayecto. Permite su aplicación a empresas grandes, medianas y pequeñas, debiendo estar al día en sus cotizaciones, habiéndolas abonado en el curso de los doce meses que preceden a la posible concesión de la rebaja sin tener constancia de ningún riesgo excepcional. Esta concesión viene motivada por la Caja Regional con un informe motivado de Prevención, siendo el contenido de la rebaja en una reducción del tipo neto de cotización no pudiendo ser

⁶² Sentencia de la Sala de lo Social de la Corte de Casación francesa de 25 de enero de 1979: “ha declarado que el 1 febrero 1975 había tenido, poco antes de las 8 horas cuando iba a su trabajo, una caída en la escalera que conducía al jardín privado que separa de la calle la casa donde vive [...], por lo que no existía accidente de trabajo *in itinere*, pues el trabajador estaba aún en los límites de su habitación propiamente dicha, en donde él mismo o sus padres eran los únicos autorizados a tomar medidas de prevención, por lo que no se encontraba [...] en el camino desde un domicilio que todavía no había abandonado.”

⁶³ Sentencia de la Sala de lo Civil segunda de la Corte de Casación francesa de 9 de diciembre de 2003 en el que se determinó que no era accidente de trabajo *in itinere* del trabajador que tras utilizar los servicios de un taxista para regresar a su domicilio después de su jornada de trabajo y al entrar en su domicilio con la finalidad de coger dinero en efectivo para poder pagar al taxista fue accidentado, argumentando si: “habiendo llegado a su domicilio y penetrado allí para volver a salir, cuando fue víctima de una caída, [...] el trayecto legal se encontraba entonces acabado”.

superior al 87,7% ni inferior al 25%, debiendo estar sometidos a un nuevo examen por el comité técnico regional competente al año de la concesión y pudiendo la rebaja ser suprimida o suspendida por la misma Caja Regional si así lo consideran oportuno.

Los accidentes de trabajo son considerados asuntos primordiales para la Seguridad Social y también ante el Derecho del Trabajo, por ello el capítulo VI del Código de Trabajo francés hace frente a esta situación desde el artículo L1226-1 al L1226-24.

En su primer artículo hace alusión a la necesidad por parte del trabajador para poder beneficiarse en caso de ausencia por enfermedad o accidente con una compensación adicional en la dieta de certificado médico y contravisita si es necesario, siempre y cuando tenga un año de antigüedad en la empresa. El desglose de artículos mencionados trata de cubrir los asuntos intermedios entre Derecho del Trabajo y Derecho de la Seguridad Social, lo que se encontraría comprimido en nuestro actual Estatuto de los Trabajadores.

En su séptimo artículo, L1226-7 menciona el accidente *in itinere*, para ellos, accidente de trayecto: “El contrato de trabajo de un trabajador que sea víctima de un accidente de trabajo, distinto de un accidente de trayecto, o de una enfermedad profesional, se suspende mientras dure la paralización del trabajo provocada por el accidente o enfermedad”. Así pues, de este modo se constata la existencia de esta modalidad de accidente de trabajo en la legislación francesa, de manera directa como en este desarrollo legislativo o por alusiones implícitas de otros preceptos, al contrario que en nuestro sistema, donde las referencias al accidente de trabajo *in itinere* en nuestro Estatuto de los Trabajadores son inexistentes.

Como puede apreciarse, la regulación legal del accidente *in itinere* en Francia es mucho más extensa y pormenorizada que en España. No obstante, como ha podido comprobarse a lo largo del trabajo, los criterios jurisprudenciales de nuestro país se ajustan bastante al contenido de la legislación francesa, lo que hace que en la práctica no existan diferencias muy acusadas entre ambos Estados en esta materia.

XI. CONCLUSIONES.

El accidente de trabajo *in itinere*, tal y como se encuentra su definición legal en España, resulta insuficiente y genérica para la problemática existente dado el elevado número de accidentes de esta modalidad que se dan al año. Innumerables sectores han tachado de escueta e incluso rancia esta definición de tan sólo catorce palabras: “los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo” y que pese a estar regulada en el art. 156.2.a) LGSS, necesita mayor desarrollo normativo, probablemente de carácter reglamentario, con la finalidad de poder desenvolverse y aplicar con rigor insertando esta modalidad en nuestro contexto social contemporáneo, incluyendo los elementos que se dan en el propio accidente. De este modo, se quitaría presión a los pronunciamientos jurisprudenciales sobre los que se han de apoyar para enjuiciar.

La jurisprudencia ha protagonizado el papel principal resolviendo caso por caso al establecer y delimitar el término con los requisitos o elementos necesarios para poder reconocer un accidente de trabajo como *in itinere*: elemento teleológico, mecánico y topográfico y cronológico. Sin embargo, lo ideal sería que estuviesen reconocidos en un precepto normativo, pues apenas existe regulación legal de esta figura desembocando en una situación de cierta inseguridad jurídica, creando controversia en multitud de resoluciones judiciales. En una sociedad como en la que vivimos, siendo un país desarrollado del cual se presume de tener un alto estándar de vida por su alto desarrollo humano, no debería contemplarse ni permitirse una figura que atentase lo más mínimo a nuestra seguridad jurídica, con esta figura en ocasiones se da esta problemática, desprotegiendo al trabajador por el fallo de sentencias dispares ante casos similares.

En este sentido, es sumamente difícil el propósito de unificación de doctrina que viene impuesto por el recurso de casación, al existir divergencias en varias sentencias que aborden y resuelvan la misma pregunta, lo cual impide la igualdad de hechos que se exige.

Al mismo tiempo, el principio de economía procesal queda dañado por no conseguir una inmediata agilización del proceso y de forma mediata, lograr una justicia oportuna evitando actuaciones innecesarias que lo dilatan. Los motivos que lo dañan son las divergencias mencionadas sobre determinadas cuestiones que en cada caso surgen y que por determinados tribunales son resueltas de modos diferentes, arrojando al trabajador o a sus familiares a recurrir y a seguir durante un tiempo prolongado su disputa judicial.

No obstante, cabe apreciar que la evolución de la jurisprudencia ha tendido a ampliar cada vez más el concepto de accidente de trabajo, en general, y de accidente *in itinere*, en particular, como demuestra la flexibilización del elemento teleológico, la aceptación de nuevos medios de transporte o la admisión de interrupciones durante el camino.

Referente a su prevención, en el caso que nos ocupa, hemos visto que la responsabilidad real del empresario es limitada por considerar que los accidentes ocasionados fuera de su esfera de trabajo no le corresponden.

De por sí constituye una infracción omitir y prescindir de los reconocimientos médicos y pruebas de vigilancia periódicas sobre el estado de salud de los trabajadores, sin embargo, ante evidencias numéricas, resulta de vital importancia una mayor toma de conciencia por parte del empresario en su rigurosidad con determinadas medidas preventivas que fuesen impuestas a sus trabajadores con mayor frecuencia, de este modo podría detectarse con mayor precisión una indisposición tal como insomnio, fatiga o alcoholismo entre otros problemas por parte del trabajador para conducir, al menos a la salida de su puesto de trabajo, porque sí que es cierto que en el trayecto de ida, la empresa no podría hacer un control preventivo más reciente que el del día anterior. No sólo se trata de beneficios para la salud del propio trabajador y del resto de implicados en los riesgos de la seguridad vial, sino también para el propio empresario, para salir lo más indemne posible de la situación con su grado de culpabilidad, siendo mayor o menor en función de su implicación por haber podido prever o evitar el accidente de trabajo *in itinere*. En materia de responsabilidad deriva la responsabilidad administrativa, penal y la civil por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dichos incumplimientos, estando contempladas en los artículos 42 y ss de la LRPL.

La responsabilidad administrativa dispone en su artículo 53 LPRL la suspensión o cierre del centro de trabajo⁶⁴ por causas de especial gravedad en las infracciones en materia de seguridad y salud en el trabajo y de manera supletoria, sanciones económicas compatibles con las indemnizaciones y recargos de prestaciones económicas del sistema

⁶⁴ Art. 53 LPRL: El Gobierno o, en su caso, los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas con competencias en la materia, cuando concurren circunstancias de excepcional gravedad en las infracciones en materia de seguridad y salud en el trabajo, podrán acordar la suspensión de las actividades laborales por un tiempo determinado o, en caso extremo, el cierre del centro de trabajo correspondiente, sin perjuicio, en todo caso, del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

de la Seguridad Social pertinentes, las cuales desde mi punto de vista podrían ser menos efectivas con grandes compañías a las que pagar una determinada cantidad, no les supone esfuerzo alguno. Adjudicar tales responsabilidades resulta complejo y en muchas ocasiones escapa del control empresarial así acogido y admitido por la jurisprudencia española por dejarlo fuera de la posibilidad de control del empresario, es por ello por lo que considero que se ha de trabajar con mayor precisión en las materias preventivas que de forma diaria la empresa puede abarcar para reducir la siniestralidad con Planes de Movilidad, dejando de lado otros factores o condiciones como el riesgo, asumiendo su externalidad por no tener relación causal inmediata con el trabajo. No obstante, se requiere un trabajo conjunto por parte de las Administraciones y con ello del Gobierno de España para hacer frente a la situación.

A medida que he ido comentando con mi círculo más próximo el tema elegido para realizar mi Trabajo Final de Grado, he podido constatar que no sólo era una percepción mía por mi desconocimiento inicial sobre esta figura hasta que la estudié, sino que la mayor parte de la población que trabaja, puesto que en estudiantes puede ser excusable que todavía no forme parte de su conocimiento, desconocen en absoluto su significado y todo lo que conlleva para su propia protección y prestaciones hasta el momento en el que desgraciadamente, tienen un accidente de trabajo *in itinere*.

Finalmente, entendiendo la voluntad de los tribunales por asegurar una solución justa en cada momento, sería urgente una modificación legislativa de la LGSS y LPRL que pudiese atender con claridad esta modalidad caracterizada por su fórmula extensiva dada por la jurisprudencia y lo más importante, acogiendo la evolución permanente en las formas de transporte y las costumbres sociales, añadiendo por ejemplo la concurrencia de doble domicilio, llegando a una asimilación judicial al nivel de otros países de la Unión Europea como es el caso de Francia.

Sería esencial de una visión más personal que trate las circunstancias que determinan e impactan sobre nuestro trayecto de ida o vuelta del trabajo, siendo la conciliación de la vida personal, laboral y familiar junto con los nuevos modos de transporte debidos a los nuevos hábitos presentados en las ciudades. A consecuencia de considerar no tener en cuenta lo ya mencionado, estos últimos años se presenta una mayor exposición al riesgo de sufrir un accidente en los trayectos que implican el traslado para el desarrollo de tu actividad profesional o bien tras éste, riesgo que la jurisprudencia y especialmente nuestros legisladores no deben mantenerse ajenos. Todo ello nos lleva a la conclusión de

que se ha de incidir en el cambio para conseguir una mejora legislativa que incluya de forma integral todos los aspectos del accidente de trabajo *in itinere*, tomando en cuenta los criterios jurisprudenciales más recientes.

REFERENCIAS

1. BIBLIOGRAFÍA

MONTOYA MELGAR, A. *La desobediencia del trabajador en los accidentes “in itinere”*. Revista de Política Social, ISSN 0034-8724, N° 60, 1963, pp. 127-138.

LOSILLA RAYO, J.C. *El accidente “in itinere”, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión*. Energía & Minas: Revista Profesional, Técnica y Cultural de los Ingenieros Técnicos de Minas, ISSN-e 1699-7743, N° 10, 2014, pp. 23-28.

PINTO SARMIENTO, Y., *El concepto de accidente de trabajo en el sistema español: Desde los orígenes de la protección al sistema de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales*. 1ª edición, Tirant lo Blanch, 2019.

GARCÍA ORMACHEA, R., *El accidente de trabajo y la enfermedad profesional*. Publicaciones del Instituto Nacional de Previsión, Madrid, 1933.

RODRÍGUEZ MARTÍN-RETORTILLO, R., *El accidente de trabajo in itinere en el Derecho francés Un estudio contrastante con el Derecho español*. Netbiblo, S.L, La Coruña, 2011.

GARCÍA GONZÁLEZ, G. *Orígenes y Fundamentos de la Prevención de Riesgos Laborales en España (1873-1907)*. Universidad Autónoma de Barcelona, 2007.

GALA DURÁN, C. *Trabajo. Seguridad Social. Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente de trabajo “in itinere”: perspectivas legal y judicial*. La Administración Práctica núm. 5/2015 parte Análisis doctrinal. Editorial Aranzadi, S.A.U., Cizur Menor. 2015.

RIZZO LORENZO, G. *Derecho del Trabajo y Seguridad Social*. Revista de Información Laboral núm.6/2015 parte Artículos doctrinales. Editorial Aranzadi, S.A.U., Cizur Menor, 2015.

MERCADER UGUINA, JR. *Practicum Social 2017*. Editorial Aranzadi, S.A.U., BIB 2017\169, enero de 2017.

SEMPERE NAVARRO, A.V. *El accidente ‘in itinere’ como contingencia laboral para Clases Pasivas*. Revista de Jurisprudencia Laboral. Número 6/2021.

SORIANO ARROQUIA, E.M. *La idoneidad del medio en el accidente de trabajo in itinere Comentario a la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 12 de junio de 2014*. Rec. núm. 618/2014. Revista De Trabajo Y Seguridad Social. CEF, (381), 173–176.

SÁNCHEZ PÉREZ, J. *La configuración jurídica del accidente de trabajo*. Ediciones Laborum, 1ª edición, 2011.

SÁNCHEZ PÉREZ, J. *La Jurisprudencia de cerca*. Revista de Información Laboral núm. 3/2014 parte Artículos doctrinales. Editorial Aranzadi, S.A.U., Cizur Menor. 2014.

GALA DURÁN, C. *La Administración Práctica núm. 5/2015 parte Análisis doctrinal*. Editorial Aranzadi, S.A.U., Cizur Menor. 2015.

ASENJO PINILLA, J.L. *El domicilio del trabajador en los accidentes laborales in itinere*. Revista Doctrinal Aranzadi Social núm.. 7/2006 - 8/2006. BIB\2006\928.

PÉREZ ALONSO, M^ªA y CORDERO GORDILLO,V: *El accidente de trabajo y la enfermedad profesional*. Editorial Tirant Lo Blanch, 1^º edición, 2015.

AGÚN GONZÁLEZ, J.J, ROSAT ACED, I: *Prevención de riesgos laborales*. Editorial Tirant Lo Blanch, 3^º edición 2012

CÁCERES RUIZ, L. *La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico*. Tirant Lo Blanch, 2013, 1^ª edición.

PÉREZ CAPITÁN, L. *La presencia de alcohol en el trabajador en el accidente laboral: Una solución conflictiva*. Justicia laboral: revista de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, 2007.

NAVARRO, PERE, Director General de Tráfico en la entrevista para el Canal RSS, publicado por la Dirección General de Tráfico, 26 de marzo de 2024.

RODRÍGUEZ MARTÍN-RETORTILLO, ROSA M^ª. *El accidente de trabajo in itinere en el Derecho francés*. Editora: Netbiblo, S.L, 2011.

2. LEGISLACIÓN

Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Ley DATO Dado en Palacio á treinta de Enero de mil novecientos. Gaceta de Madrid.

Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Real Decreto Ley de 23 de agosto de 1926: Código de trabajo.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Código francés de seguridad social de 1985.

3. JURISPRUDENCIA

STS 17 de julio de 2018 (RJ 1528/2018). Tribunal Superior de Justicia de Santa Cruz de Tenerife. (Sala de lo Social, Sección 1^ª). CENDOJ.

STS 17 de abril de 2018 (RJ 2018/1675). Tribunal Supremo (Sala de lo Social, Sala 4^ª). vLex.

STS 26 de julio de 2021 (RJCA 2021/2162). Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada. Aranzadi Instituciones.

STS 29 de septiembre de 1997. vLex.

STSJ 24 de junio de 2021 (Rec. 564/2020). Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sevilla (Sala de lo Social, Sección 1ª). Aranzadi Instituciones.

STS 26 de diciembre de 2013 (Rec. 2315/2012). Tribunal Supremo (Sala de lo Social, Sala 4ª). vLex.

STSJ 25 de julio de 2022 (Rec. 441/2022). Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Burgos. (Sala de lo Social, Sección 1ª). Ilustre Colegio de Abogados de Oviedo.

STS 16 de septiembre de 2013 (Rec. 3313/2009). Tribunal Supremo (Sala Cuarta de lo Social). vLex.

STS 24 de febrero de 2014. Tribunal Supremo (Sala Cuarta de lo Social). vLex.

STS 7 de febrero de 2017 (Rec. 104/2017). Tribunal Supremo (Sala Cuarta de lo Social). vLex.

STS 5 de septiembre de 2014 (núm.502/2014). Tribunal Superior de Justicia de Madrid, (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) Aranzadi Instituciones.

STSJ 9 de enero de 2020 (Rec. 2175/2019). Tribunal Superior de Justicia de Asturias, (Sala de lo Social, Sección 1ª) Aranzadi Instituciones.

STS 18 de marzo de 1999 (RJ 1999/3006). Tribunal Supremo (Sala de lo Social). Aranzadi Instituciones.

STS 10 de febrero de 2022 (Rec. 590/2021). Juzgado de lo Social N°. 4 de Pamplona/Iruña. Diario La Ley, N° 10028, Sección Jurisprudencia, 14 de Marzo de 2022, Wolters Kluwer.

STS 15 de junio de 2020 (RJ 2020/2226). Tribunal Superior de Justicia de Aragón (Sala de lo Social, Sección 1ª). Aranzadi Instituciones

STS 15 de octubre de 2014 (RJ 2015/ 1015). Tribunal Supremo (Sala de lo Social, Sección 1ª). Aranzadi Instituciones.

STS 20 de junio de 2012 (RJCA 2012/519). Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª). Aranzadi Instituciones.

STS 18 de septiembre de 2007. Tribunal Supremo (Sala de lo Social, 4ª) vLex.

STS 20 de junio de 2002. Tribunal Supremo (Sala de lo Social, 4ª) vLex.

STS 16 de julio de 1985 (RJ 1985/3787). Tribunal Supremo (Sala de lo Social). Aranzadi Instituciones.

Sentencia de la Sala de lo Civil de la Corte de Casación Francesa de 15 de Junio de 1911. Dalloz Jurisprudence générale.

4. RECURSOS DE INTERNET

HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC, Los gremios, las poderosas corporaciones que forjaron la Edad Media y el Reconocimiento. [Los gremios, las poderosas corporaciones que forjaron la Edad Media y el Renacimiento \(nationalgeographic.com.es\)](https://www.nationalgeographic.com.es) Consultado el 22 de abril de 2024.

ENCICLOPEDIA HUMANIDADES, La Revolución Industrial. [Revolución Industrial: qué es, sus características y causas \(humanidades.com\)](https://www.humanidades.com) Consultado el 23 de abril de 2024.

REVISTA INTERNACIONAL Y COMPARADA DE RELACIONES LABORALES Y DERECHO DEL EMPLEO. [Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo - Dialnet \(unizar.es\)](https://www.unizar.es)

REVISTA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. Actualidad Internacional Sociolaboral nº232. [Microsoft Word - REVISTA 232.doc \(mites.gob.es\)](https://www.mites.gob.es).

ARANZADI INSTITUCIONES <https://insignis-aranzadidigital-es.cuarzo.unizar.es:9443/maf/app/welcome?count=7&stid=trailSearch&stnew=true>.

INFORME ANUAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN ESPAÑA. GOB DE ESPAÑA. MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL. INSST. <https://www.insst.es/documents/94886/376820/Informe+anual+de+accidentes+de+trabajo+en+Espa%C3%B1a+2022.pdf/5405dfb6-d494-f0fb-7f27-7db956d49da4?t=1693395553437>

GACETA DE MADRID. [A00495-00496.pdf \(boe.es\)](https://www.boe.es)

CENDOJ. <https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

CÓDIGO FRANCÉS DE SEGURIDAD SOCIAL DE 1985. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006073189/LEGISCTA000006156077/?anchor=LEGIARTI000047452593#LEGIARTI000047452593

IBERLEY. <https://www.iberley.es/noticias/el-tsj-madrid-considera-accidente-in-itinere-desplazamiento-realizar-un-trabajo-autonomo-32470>