



**Universidad**  
Zaragoza

## Trabajo Fin de Grado

# EVOLUCIÓN, SIGNIFICADO Y MOTIVACIÓN JURISPRUDENCIAL DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*

*Autor: Álvaro Lalaguan Pardo*

*Directora: Susana Torrente Gari*

*Titulación: Grado de Relaciones Laborales y Recursos Humanos*

*Centro: Facultad de Ciencias Sociales y del Trabajo*

*Año: 2015*



A mí madre y a mí padre  
por ser las personas quienes  
han hecho posible  
todo esto.

Espero algún día poder devolveos  
de una forma u otra todo lo que me dais.

A Susana,  
por ser la mejor directora de proyecto  
que un alumno puede desear,  
por no conocer lo que es un día festivo  
o cuando las horas de trabajo llegan a ser intempestivas  
y por ser capaz de motivar hasta sin decir nada.

A mis amigos y amigas por soportarme siendo monotemático.

A los principales autores y juristas como  
Borrajo Dacruz, Cavas Martínez, Desdentado Bonete,  
Nogueira Guastavino, Monereo Pérez. Sin ellos,  
la figura de AT “in itinere” que hoy conocemos  
no habría alcanzado la madurez jurídica que tiene.

Y a ti hermano porque siempre estás presente en todo lo que hago.



*«si la Seguridad Social se inspira en los principios de igualdad y de universalidad, ha de cumplir la aspiración de todas las personas a una protección eficaz contra las contingencias inherentes a las sociedades en cuyo seno viven»*

Monereo Pérez y Fernández Avilés

ÍNDICE	Pág
Índice.....	4
Abreviaturas.....	6
<b>1.-JUSTIFICACIÓN, METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA.....</b>	<b>7</b>
<b>2.-INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>11</b>
2.1.- Relevancia del tema .....	11
2.2.- Definición de Accidente de Trabajo Común, Accidente de Trabajo “en misión” y Accidente de trabajo “ <i>in itinere</i> ” .....	15
A) Accidente de Trabajo Común .....	15
I. El elemento objetivo .....	15
i. Enfermedad del trabajo .....	16
ii. Agravación de enfermedades anteriores .....	19
iii. Enfermedades intercurrentes .....	20
II. El elemento subjetivo .....	21
III. El elemento causal.....	21
B) Accidente de Trabajo “en misión” .....	22
C) Aproximación al Accidente de Trabajo “ <i>in itinere</i> ” .....	26
<b>3.- EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO “IN ITINERE”.....</b>	<b>28</b>
3.1.- Nacimiento del concepto.....	28
3.2.-Causas Vs Consecuencias .....	28
A) Primer pronunciamiento judicial .....	29
B) Nombramiento del concepto de AT “ <i>in itinere</i> ”.....	30
C) Ordenamiento jurídico .....	31
D) Presunciones del AT “ <i>in itinere</i> ”.....	33
3.3.- Temporalidad de los hechos.....	35

<b>4.- ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DE LOS ELEMENTOS ESPECÍFICOS CONFIGURADORES DEL AT “IN ITINERE” .....</b>	38
4.1.- Elemento teleológico .....	39
4.2.- Elemento cronológico .....	46
4.3.- Elemento geográfico / Topográfico .....	49
4.4.- Elemento mecánico .....	52
<b>5.- SUPUESTOS EXCLUIDOS DEL AT “IN ITINERE” .....</b>	55
5.1.- Conducta imprudente .....	55
5.2.- Enfermedades .....	59
5.3.- Intervención de un tercero .....	63
<b>6.- REFORMULACIÓN DEL AT “IN ITINERE” A TENOR DE LA DOCTRINA EN STS DEL 26 DE DICIEMBRE DE 2013.....</b>	65
<b>7.- CONCLUSIONES .....</b>	68
<b>ANEXOS .....</b>	70
1. <b>RELACIÓN CRONOLÓGICA DE SENTENCIAS .....</b>	70
2. <b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	76

## **ABREVIATURAS**

ANL: Accidente No Laboral

Art.: Artículo

AT “*in itinere*”: Accidente de trabajo al ir o volver del trabajo

AT en misión: Accidente de trabajo en misión

AT: Accidente de Trabajo

ATC: Accidente de Trabajo Común

CE: Constitución Española

CC: Código Comunes

CP: Contingencias Profesionales

EC: Enfermedad Común

EP: Enfermedad Profesional

ET: Estatuto de los trabajadores

IAM: Infarto Agudo de Miocardio

IP: Incapacidad Permanente

IT: Incapacidad Temporal

LGSS: Ley General de la Seguridad Social

LPRL: Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales.

OIT: Organización Internacional de Trabajadores

SS: Seguridad Social

SSTS: Sentencias del Tribunal Supremo

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

STSJ de.: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de.

TRLGSS: Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el

Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social

TS: Tribunal Supremo

TSJ: Tribunal Superior de Justicia

## 1 JUSTIFICACIÓN, METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA

### A) JUSTIFICACIÓN

El trabajo que he realizado abarca la calificación del accidente “*in itinere*” como accidente de trabajo dentro del ámbito protector del Régimen General de la Seguridad Social en sentido estricto. Es decir, no se va a examinar los efectos del concepto de accidente de trabajo en el régimen Especial de Trabajadores Autónomos (no se considera accidente de trabajo el accidente “*in itinere*” sufrido por un trabajador autónomo <art. 3.3 Real Decreto 1273/2003, del 10 octubre>), ni tampoco se examinará la aplicación a los trabajadores autónomos económicamente dependientes (art. 26.3 ley 20/2007), ya que el objeto fundamental es estudiar cómo se ha ido definiendo por los pronunciamientos judiciales, y cómo sigue adquiriendo diferentes líneas de interpretación que dan lugar a una doctrina que se encuentra en constante evolución para este colectivo.

No se pretende en ningún caso hacer un examen procesal, es un análisis material, sobre el concepto, identidad y elementos de este tipo de accidentes. El accidente “*in itinere*” es un accidente que se produce al margen de la prestación laboral en sentido estricto, y que se califica “como de trabajo”, con todas las ventajas que ello conlleva desde el punto de vista de la acción protectora del sistema de la Seguridad Social, porque se ha establecido una relación de causalidad con la realización del trabajo. Sin embargo, ya que responde a la “ampliación” del concepto de accidente de trabajo, y a la “flexibilización” de sus condiciones, los pronunciamientos judiciales han ido estableciendo una serie de requisitos que deben cumplirse para que se pueda calificar como tal.

Lo cierto es que, teniendo origen jurisprudencial, la flexibilidad del concepto mismo de accidente de trabajo se ha ido extendiendo a cada uno de los elementos que identifican el accidente “*in itinere*”.

Tampoco es, por tanto, un estudio acerca de la calificación administrativa o judicial de la contingencia o de sus formas de impugnación, ni tampoco un análisis propio de la rama de la Prevención de Riesgos Laborales. La Disposición Adicional 1<sup>a</sup> de la Ley 31/95 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales establece: “*Sin perjuicio de la utilización de las definiciones contenidas en esta Ley en el ámbito de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, tanto la definición de los conceptos de accidentes de trabajo, enfermedad profesional, accidente no laboral y enfermedad común, como el régimen jurídico establecido para estas contingencias en la normativa de Seguridad Social, continuarán siendo de aplicación en los términos y con los efectos previstos en dicho ámbito normativo*”; por tanto, no se va a analizar las implicaciones del accidente “*in itinere*” desde esta perspectiva.

La finalidad de la normativa de la Seguridad Social es muy diferente, ya que es protectora, y como tal en la práctica se dedica a reparar el daño del hecho que ya ha ocurrido. En el accidente “*in itinere*”, el hecho de que se considere accidente de trabajo o no, no influye en la reparación del daño, y afecta a cómo se debe aplicar la normativa en cuanto a las contingencias profesionales de nuestro ordenamiento. Si no se califica como accidente de trabajo, se obtendría la calificación de enfermedad o accidente común, pero el trabajador seguirá teniendo protección si cuenta con los demás requisitos para esa protección.

Este era mi principal interés, por lo que elegí como directora del estudio a una profesora especializada en la materia de Seguridad Social. Quería conocer cómo se obtenía esta calificación y cuándo se llegaba a esa conclusión.

No he podido dejar de lado el análisis de conceptos que aun no estando algunos directamente relacionados con el accidente “*in itinere*” es imprescindible conocerlos para dar forma al AT “*in itinere*” como son el accidente de trabajo común y el accidente de trabajo “en misión” y por ende, los que están excluidos.

Además, señalar que en todo momento he querido utilizar un lenguaje inclusivo, de allí que en ocasiones pueda resultar la redacción un poco más abstracta comparada con un uso del lenguaje exclusivamente masculino.

## **B) METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA.**

La metodología que se ha utilizado ha sido jurídica, estudiándose la doctrina, las normas jurídicas y los pronunciamientos judiciales.

Sin embargo, al ir realizando el estudio, es evidente que aunque el artículo 115 de la Ley General de Seguridad Social recoge la definición hecha por el legislador del concepto, no se puede concluir de ese texto qué es exactamente un accidente de trabajo.

Por ello, en mi estudio es muy importante el análisis de la jurisprudencia del Tribunal Supremo y de otras sentencias del resto de tribunales, ya que, prácticamente hay que analizar caso por caso para saber cuándo se va a considerar que corresponde, o no, la calificación de accidente de trabajo, de allí que incluso en el título del trabajo se adelante que es una construcción jurisprudencial.

De hecho, en alguna doctrina que he consultado se habla de una verdadera “flexibilización” del concepto por parte de los tribunales, y esa ha sido mi mayor aportación.

Para el desarrollo del tema se ha elegido la siguiente estructura:

## 1.- INTRODUCCIÓN

En este punto he explicado los motivos principales que fundamentan la motivación de las personas para perseguir la calificación de la contingencia como laboral. Explicando cuales son las mejoras que la ley ofrece.

Se desarrolla el concepto de accidente de trabajo en el régimen general, desde la base del art 115 del TRLGSS estudiando especialmente los apartados que inciden en la calificación del hecho. Así en este apartado sabremos cuales son los requisitos que han de ser examinados para la calificación de un accidente y la configuración de cada uno de ellos, comenzando a tener una idea crítica de los factores usados para la calificación. También se hace necesariamente una mención expresa al accidente de trabajo “en misión” e “*in itinere*” ya que veremos, como son necesarios para comprender el concepto de accidente de trabajo.

## 2.- EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE AT “*IN ITINERE*”

En este punto me he centrado en las características que han rodeado la evolución del concepto de AT “*in itinere*” destacando las causas y consecuencias más influyentes en la formación del mismo para poder entender su naturaleza jurisprudencial y a su vez evaluar la temporalidad en la que se producen los cambios que lo conforman. Se hace una redacción expresa de los hechos más relevantes y posteriormente, en base a una línea temporal, se describen los cambios que han acaecido a lo largo del periodo comprendido desde 1900 hasta 2015 y que en mayor o menor medida han contribuido a la formación del concepto de AT “*in itinere*”. La idea de hacer esta explicación sobre una línea temporal es que el lector pueda estructurar cuando tienen lugar en el tiempo los hechos y así conocer los contextos en los que se producen.

## 3.- ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DE LOS ELEMENTOS ESPECÍFICOS DEL AT “*IN ITINERE*”

Es uno de los apartados más importantes del trabajo, ya que son los elementos específicos fundamentales para la calificación de un accidente de trabajo “*in itinere*”. El objetivo principal en este punto es comprender cómo nacen estos elementos y analizar a fondo las características de cada uno de ellos para así, conocer qué factores deben ser tenidos en cuenta para considerar que el elemento está presente o no el hecho examinado en cada caso. Para cumplir el objetivo de este punto es fundamental tener presente la jurisprudencia que existe sobre la materia y que dará sentido a todo el examen del caso.

#### 4.- SUSPUESTOS EXCLUIDOS DEL AT “*IN ITINERE*”

Este punto está dedicado al examen de los casos que por sus hechos particulares quedan excluidos de las contingencias profesionales. Focalizaré mi atención en los elementos que han sido establecidos por nuestro artículo de referencia, art. 115 de TRLGSS, y que enmarca los casos que van a ser expulsados del concepto de AT. De esta forma analizaré en un sentido crítico los casos en los que es determinante *la conducta del trabajador* para la calificación de la naturaleza del riesgo; en los que no se produce un accidente en sentido estricto sino una *enfermedad* que surge en el trayecto; y también en los que es determinante la *acción de un tercero*.

#### 5- REFORMULACIÓN DEL AT “*IN ITINERE*”

A tenor de una nueva interpretación del concepto que surge de la STS del 26 de diciembre de 2013, se hace necesario determinar cuáles son las nuevas líneas de acción que el Tribunal ha establecido en la susodicha y que dan lugar a una nueva forma de interpretación del precepto recogido en el art. 115.2 del TRLGSS. En este apartado se dan las claves de la nueva interpretación y se analizan cuales podrían ser sus consecuencias.

#### 6.- CONCLUSIONES

Como es normal después de haber realizado el trabajo se ha podido llegar a una serie de conclusiones que se han reflejado en este apartado. He de destacar que la lectura detallada de cada sentencia ha sido lo que más me ha aportado a la hora de extraer mis propias opiniones.

## 2.- INTRODUCCIÓN

### 2.1.- Relevancia del tema

Todo accidente considerado como de trabajo tiene unas consecuencias más favorables, principalmente de carácter retributivo, que los que no lo son. *“El régimen jurídico de las contingencias comunes es claramente distinto al de las profesionales, y pese a las buenas intenciones del legislador de unificar la protección con independencia del origen del riesgo, lo cierto y verdad es que ello no se ha plasmado en nuestro ordenamiento. La intensidad de la acción protectora es mayor en las contingencias profesionales que en las comunes”*<sup>1</sup>. Por ello, en los órganos judiciales de lo social existe un sinfín de juicios en los que las personas trabajadoras persiguen que la calificación del hecho causante sea considerada de trabajo y así poder obtener las condiciones más beneficiosas que este hecho comporta.

Otro de los matices que favorecen el aumento de este tipo de pleitos es la protección que otorga el Legislativo a las personas trabajadoras o a sus representantes, con el objetivo último de igualar a las partes (demandante-demandado/a) en el juicio, ya que considera a la empresa, representada por la persona física, en una posición más favorecedora tanto económico como probatoriamente. Esta protección de la que se habla, está fundamentada en una base legal hecha realidad jurídica por medio de Ley 1/1996 de 10 de enero de Asistencia Jurídica Gratuita y además, apoyada por principios fundamentales como por ejemplo, el *principio pro operario* que la legislación laboral aplica como defensa de la parte más débil en la relación laboral, este principio está consagrado en el art. 3 del ET que dicta lo siguiente: *“Los conflictos originados entre los preceptos de dos o más normas laborales, [...] se resolverán mediante la aplicación de lo más favorable para el trabajador apreciado en su conjunto”*.

Una vez argumentados algunos de los principales motivos por los que los juzgados de los social españoles se ven colapsados por el estudio de casos en relación con la calificación del hecho causante (laboral/ no laboral), debemos conocer la base teórica que nos permita saber por qué se producen estas diferencias de trato por parte del derecho, según el carácter de la contingencia protegida.

Para ir centrándonos en el tema que nos ocupa, es necesario conocer los conceptos de contingencia común y profesional, así como la base de su nacimiento.

---

<sup>1</sup>STSJ de Madrid de 4 de mayo de 2005, (AR.12738)

Echando la vista atrás, recordamos que nuestro sistema de SS nace, como lo conocemos actualmente, en la democracia instaurada tras la aprobación de la Constitución Española de 1978, que en su art. 41 establece: *“Los poderes públicos mantendrán un régimen público de SS para todos los ciudadanos (para toda la ciudadanía) que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad especialmente en caso de desempleo. La asistencia y prestaciones complementarias serán libres”*.

Debemos hacer un análisis del art. 41 para conocer cuál es el funcionamiento de nuestro sistema de SS<sup>2</sup>:

- Primero: Serán las instituciones públicas las encargadas del mantenimiento del sistema de SS utilizando la legislación y la financiación por medio de impuestos (seguro social universal) y cuotas a la Seguridad Social (empresarial y del trabajador)
- Segundo: No tendrán cabida las instituciones privadas, deberá estar gestionado por el gobierno.
- Tercero: El colectivo beneficiario es toda la ciudadanía que vive en territorio español.
- Cuarto: Las situaciones protegidas serán además del desempleo que nombra la C.E., las establecidas en el art. 38 del TRLGSS donde se recoge la acción protectora del sistema de la S.S.
- Quinto: Las demás prestaciones de carácter complementario serán libres, lo que quiere decir que podrán ser contratadas por seguro privado.

La acción protectora del sistema de la S.S. recogida en el art. 38 del TRLGSS comprende los siguientes aspectos<sup>3</sup>:

- La asistencia sanitaria en los casos de maternidad, enfermedad común o enfermedad profesional y accidente, sea o no de trabajo.
- La recuperación profesional en cualquiera de los casos anteriores.
- Las prestaciones económicas en las situaciones de incapacidad temporal, maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia, cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave, invalidez, jubilación, desempleo, muerte y supervivencia y cualesquiera otras que reglamentariamente se determinen por el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

---

<sup>2</sup> Fernández Orrico, F. J, *La seguridad Social en el XXV aniversario de la Constitución, Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, nº 49, 2004, pág. 128 y ss.

<sup>3</sup> Almansa Pastor, J.M.: *Derecho de la Seguridad Social*, 7<sup>a</sup> Edición, Tecnos, Madrid, 1991, pag. 180 y ss.

- Prestaciones familiares (Contributiva y no contributiva)
- Las prestaciones de servicios sociales que se establezcan en materia de reeducación y rehabilitación de inválidos y de asistencia a la tercera edad.

Debemos saber que cuando nos habla el art. 38 TRLGSS de riesgos, está diferenciando entre riesgos comunes (ANL; EC) y riesgos profesionales (AT; EP), ambos son riesgos específicos que solo pueden sufrir los trabajadores frente a los riesgos genéricos que puede sufrir cualquier persona.

Para comprender todo mucho mejor, debemos conocer algunos conceptos básicos como por ejemplo<sup>4</sup>:

- La situación de necesidad: Esta se genera porque se manifiesta una contingencia protegida y ocasiona a la S.S. un aumento de los gastos o una pérdida de ingresos.
- Las prestaciones: Son el conjunto de medidas de que dispone la S.S. para prevenir, reparar o superar las situaciones de necesidad.

Ahora sí, estamos preparados para dar forma a los conceptos de *Contingencia Profesional* y *Contingencia Común* y así ya, empezar a dilucidar porque existe tanto interés en obtener una calificación profesional de la contingencia, frente a una de carácter común.

*La contingencia* es una situación que se define legalmente y que está protegida por la acción de la S.S. generando un aumento de los gastos o una reducción de los ingresos en la misma. Esta estará ocasionadas por la acción de un riesgo de carácter profesional (A.T.; E.P.) o de carácter común (A.N.L.; E.C.) y que, dependiendo de esta calificación del riesgo, dará lugar a la aplicación de un régimen jurídico con unas características u otras.

Las particularidades de carácter general que son de aplicación a las contingencias profesionales y que favorecen a estas frente a las que derivan de contingencias comunes, son<sup>5</sup>:

- 1<sup>a</sup> Alta de pleno derecho: Implica que la persona trabajadora por cuenta ajena que no hubiese sido dada de alta ni afiliada a la seguridad social por la empresa como así obliga la ley, se encontrará totalmente protegida a efectos de las contingencias profesionales (AT; EP) igual que si tuviese un alta efectiva.

<sup>4</sup> Blasco Lahoz, J. F., *Cursos de Seguridad Social*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, pág. 97 y ss

<sup>5</sup> Blasco Lahoz, J. F., *Cursos de Seguridad Social*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, pág. 108 y ss

2<sup>a</sup> Cálculo de la Base Reguladora de Cotización: Para el cálculo de las prestaciones de trabajo derivadas de contingencias profesionales son incluidas las horas extraordinarias realizadas en el periodo observado.

3<sup>a</sup> Obligatoriedad de la cotización: La cotización completa correrá a cargo exclusivamente de la empresa. Esta cotización comprenderá el pago de dos primas, una para la situación de incapacidad temporal y otra para la invalidez, muerte y supervivencia (prestaciones de viudedad, orfandad, auxilio por defunción, pensión y subsidio en favor de familiares)

4<sup>a</sup> No se exigen periodos mínimos de cotización: Esto implica que la persona trabajadora tendrá cubiertas las contingencias profesionales desde el inicio de la relación laboral sin exigírsele periodos de cotización mínimos como es en el caso de las contingencias comunes.

5<sup>a</sup> Recargo de prestaciones: El art. 123 TRLGSS establece que las prestaciones que tengan su causa en un AT o EP se pueden ver incrementadas entre un 30% y un 50% cuando la lesión se produzca por máquinas, equipos o instalaciones en el lugar de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tenga inutilizados o en malas condiciones o no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo. Generalmente para que exista este recargo deberá haber un acta de infracción en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

6<sup>a</sup> Prestaciones reforzadas: En este caso hablamos de la prestación por viudedad y orfandad que siendo derivadas estas por causas de accidente, sea o no de trabajo o EP estarán exentas de carencia para la obtención de la prestación por parte de los familiares. Art 174 y 175 del TRLGSS.

Pues bien, en este contexto, se considera un tema de interés jurídico el estudio de los casos de accidente de trabajo “*in itinere*”, representando estos una parte significativa de las reclamaciones hechas en los tribunales del orden social, tanto por número como por contenido. Y es que, debido a la evolución de la sociedad, los trabajos han asistido a innumerables transformaciones que han hecho que la casuística a tener en cuenta cuando hablamos de un accidente de trabajo y más todavía “*in itinere*”, es tan amplia y diversa según el caso, que da lugar a pronunciamientos judiciales en ocasiones contradictorios.

Son estos pronunciamientos contradictorios los que han motivado el desarrollo del presente estudio, demostrando que aun existiendo una base legal, de la que se hablará más adelante y en la que apoyar la argumentación jurídica (TRLGSS), es fundamental, debido a la naturaleza

jurisprudencial de nuestro derecho que tiene atribuida la función de complementar “*el ordenamiento jurídico con la doctrina que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales del Derecho*”<sup>6</sup>, ser conocedor de los diferentes pronunciamientos judiciales y más en concreto de los que emanan del TS, estos últimos como fuente de derecho que nos permiten adaptar las leyes a los tiempos actuales y así también, poder conocer cómo nace el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*” y cuál ha sido su evolución jurídica en el tiempo. De esta forma podemos concluir que la jurisprudencia tiene una función creadora sobre la base de fuentes jurídicas positivizadas.

Debido al gran número de colectivos de personas trabajadoras que se ven afectadas por el accidente de trabajo y que son regulados, en ocasiones, por normativas específicas, he tenido que delimitar el estudio a las características de los accidentes de trabajo y más en concreto del AT “*in itinere*” de las personas trabajadoras por cuenta ajena que son protegidas por el TRLGSS.

## 2.2.- Definición de Accidente de Trabajo Común, Accidente de Trabajo “en misión” y Accidente de Trabajo “*in itinere*”

### A) Accidente de Trabajo Común

El TRLGSS, recoge la definición de AT en su artículo 115, de la siguiente forma: “*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*”. Podemos observar como el precepto delimita el AT a través de tres elementos que serán necesarios para que exista un accidente de trabajo, estos son:

#### I. El elemento objetivo (lesión corporal)

El accidente es un daño, físico o psíquico que sufre el cuerpo de la persona trabajadora, ocasionado por un acontecimiento improvisto. Con el paso del tiempo ha habido una amplitud del concepto en base a la jurisprudencia, que ha dado paso a una mayor protección de la contingencia y es que “*no solo se aplica a los accidentes en sentido estricto o lesiones producidas por la acción súbita y violenta de un agente exterior, sino también a las enfermedades o alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo causadas por agentes patológicos internos o*

---

<sup>6</sup> Artículo 1.6 del Código Civil, Real Decreto del 24 de julio 1989

externos”<sup>7</sup>. Así quedan recogidas dentro del concepto de AT las enfermedades del trabajo, las enfermedades que se han visto agravadas por el trabajo o las enfermedades intercurrentes<sup>8</sup>.

### i. Enfermedad del Trabajo

El artículo 115.2 e) del TRLGSS dice que, tendrán la consideración de AT las enfermedades, tanto físicas como psíquicas<sup>9</sup>, que no tengan la calificación de EP y que contraiga la persona trabajadora *con motivo* de la realización de su trabajo, siempre que *se pruebe* que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo.

Podemos ver que son dos los elementos fundamentales que se pueden extraer del precepto anterior y que serán necesarios para la calificación de la enfermedad del trabajo como de AT. Estos son:

- “*con motivo*”
- “*que se pruebe*”

El primero de los elementos “*con motivo*”, nos está diciendo que será necesario que exista un nexo causal entre la enfermedad y el trabajo realizado. El segundo “*que se pruebe*”, nos obliga a que el nexo deba ser probado suficientemente y de forma exclusiva por la persona trabajadora. Corresponde la prueba a la parte que quiere hacer constar la relación laboral de la contingencia y por ello, es la persona trabajadora que considere este hecho la que deberá probar de forma suficiente que su enfermedad está ocasionada por el desempeño de su profesión. Sin embargo, estos requisitos se han visto flexibilizados al serles de aplicación la presunción de “tiempo y lugar” del art. 115.3, no solo al AT en sentido estricto, sino también a las enfermedades. La jurisprudencia ha entendido que la presunción era aplicable a las enfermedades<sup>10</sup>. Efectivamente, el precepto hace referencia al término “lesión”, que parece que se refiere más a una relación de causalidad estrecha propia del acto repentino, y no a enfermedades<sup>11</sup>, pero los pronunciamientos judiciales defienden lo contrario.

---

<sup>7</sup>STSJ de Murcia del 9 de julio de 2007 (AR. 2830)

<sup>8</sup>Sempere Navarro, A. *Una reflexión crítica sobre el accidente ini tinere*, AA. Varios, Accidentes de trabajo y Enfermedades profesionales, Aranzadi, Navarra, 2007, p. 600 y ss Blasco Lahoz, José Francisco. *Seguridad Social, Régimen General, regímenes especiales y prestaciones no contributivas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág 312

<sup>9</sup>STSJ Cantabria 27 octubre 1993 (AR.4411)

<sup>10</sup> STS, 29 de septiembre de 1988 (AR.7148); de 27 de diciembre de 1995 (AR 9846); de 15 de febrero de 1996 (AR 1022)

<sup>11</sup>Hevia-Campomanes, E.; Miranda Rivas, F.; Vivanco Bustos, M. C.; y Gómez Campoy, F. *Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Incapacidad temporal por contingencias comunes*, Colex, Madrid, 2000, p. 117.

Además, en concreto en el AT “*in itinere*”, conocemos el carácter *pro operario* de la legislación laboral y también, más en concreto, de este precepto con el *principio de laboralidad*. Sin embargo, en este caso, el Legislativo ha querido limitar el uso de la acción protectora supeditando esta a la certificación del nexo causal entre la enfermedad y el trabajo. Lo que se pretende de esta forma es evitar que se produzca una desproporcionada protección de la contingencia limitándose solo a los casos en que exista relación entre la lesión (enfermedad) y el trabajo desarrollado. Así, la protección de la contingencia persigue asegurar que la persona trabajadora afectada por la enfermedad mantenga sus ingresos en iguales condiciones, evitando que el AT pueda poner en riesgo la situación socioeconómica del individuo afectado.

Específicamente, dentro de las enfermedades del trabajo, nos encontramos con una extensa doctrina relativa al *infarto de miocardio* y las *enfermedades isquémicas*. En este caso el Tribunal Supremo ha dado pronunciamientos en ambas direcciones (AT/ANL) siendo siempre determinante, la casuística del caso en concreto que establecerá si se está o no, en lugar y tiempo de trabajo, primando la *presunción de laboralidad* que establece el artículo 115.3 del TRLGSS y que dará lugar a tener por cierta la condición de laboral salvo que exista prueba en contrario<sup>12</sup>.

Veamos unos ejemplos en los que el Tribunal Supremo ha considerado que se dan las causas necesarias para la calificación profesional de la contingencia y así podremos extraer cuales son los elementos esenciales para la calificación profesional de la contingencia.

En la STS del 11 de Junio de 2007 (RJ 2007/6630) se analiza el caso en el que un trabajador sufre un IAM que habiendo iniciado sus primeros síntomas en casa del afectado estos son acentuados cuando el trabajador se encuentra en lugar y tiempo de trabajo, teniendo que ser finalmente trasladado a un centro hospitalario para su asistencia médica. En este caso el tribunal ha calificado como AT la baja determinada por el IAM dictando la siguiente argumentación:

*“la presunción del artículo 84.3 de la Ley General de la Seguridad Social de 1974 se refiere no solo a los accidentes en sentido estricto o lesiones producidas por la acción súbita y violenta de un agente exterior, sino también a las enfermedades o alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo y que para la destrucción de la presunción de la laboralidad de la enfermedad surgida en el tiempo y lugar de prestación de servicios la jurisprudencia exige que la falta de relación entre la lesión padecida y el trabajo realizado se acredite de manera suficiente, bien porque se trate de enfermedad que por su propia naturaleza excluya la acción del trabajo como*

---

<sup>12</sup>Rodrigo Martín, J.: *Infarto de miocardio y accidente de trabajo*, AA. Varios, Accidentes de trabajo y Enfermedades profesionales, Aranzadi, Navarra, 2007, p. 549 y ss

*factor determinante o desencadenante, bien porque se aduzcan hechos que desvirtúen dicho nexo causal. La presunción no se excluye porque se haya acreditado que el trabajador padecía la enfermedad con anterioridad o porque se hubieran presentado síntomas antes de iniciarse el trabajo, porque lo que se valora a estos efectos no es, desde luego, la acción del trabajo como causa de la lesión cardíaca, lo que no sería apreciable en principio dada la etiología de este tipo de lesiones, sino su actuación en el marco del artículo 84.2.f) de la Ley General de la Seguridad Social como factor desencadenante de una crisis, que es la que lleva a la situación de necesidad protegida y esta posible acción del trabajo se beneficia de la presunción y no puede quedar excluida por la prueba de que la enfermedad se padecía ya, pues, aunque sea así, es la crisis la que hay que tener en cuenta a efectos de protección*<sup>13</sup>.

En la misma línea de interpretación la STS del 8 de marzo de 2007 (RJ 2005/4484) en su tercer fundamento de derecho dice:

*“el legislador, teniendo en cuenta la desigualdad de las partes en la relación de trabajo, al regular la contingencia que nos ocupa, ha establecido una serie de presunciones que juegan en distinto ámbito y con distinta intensidad a los efectos de alterar los principios sobre la carga de la prueba”. En dicha sentencia se destaca esa distinción según se trate del accidente propio o impropio y sus efectos en relación con la práctica de la prueba, y a sus razonamientos nos remitimos destacando sin embargo que en relación con los defectos o enfermedades padecidos con anterioridad por el trabajador, la presunción se establece con mayor intensidad dado el término imperativo que utiliza el legislador “tendrán la consideración de accidente de trabajo...” dice el precepto. La presunción del artículo 84.3 –hoy 115.3–, como ha tenido ocasión de indicar la Sala desde la antigua sentencia del 23 de marzo de 1968 (RJ 1968, 1669), reiterada entre otras en la del 9 de octubre de 1970 (RJ 1970, 3947) y más recientemente y a vía de ejemplo del 22 de marzo de 1985 (RJ 1985, 1374), y 4 de noviembre de 1988 (RJ 1988, 8529) y (RJ 1988, 8530), requiere por parte de los presuntos responsables la prueba en contrario que acredite de manera inequívoca la ruptura de la relación de causalidad entre el trabajo y la lesión, y es evidente, como ha señalado la Sala en unificación de doctrina, sentencia del 16 de febrero de 1996 (RJ 1996, 1022), de acuerdo con esa presunción del precepto, que en principio no se puede descartar la influencia de los factores laborales en la formación y desencadenamiento de una crisis cardíaca o cardiovascular, pudiendo incardinarse igualmente el que se produce en el cerebro».”<sup>14</sup>.*

---

<sup>13</sup>STS del 11 de junio de 2007, (AR. 6630)

<sup>14</sup>STS del 8 de marzo de 2005 (AR. 4485)

Podemos ver en estos dos casos como el Tribunal Supremo reiteró doctrina y afirmó que, para que opere la destrucción de la *presunción de laboralidad* de la enfermedad de trabajo surgida en el tiempo y lugar de prestación de servicios, la jurisprudencia exige que la falta de relación entre la lesión padecida y el trabajo realizado se acredite de manera suficiente, bien porque se trate de una enfermedad que por su propia naturaleza no puede ser derivada del trabajo, o bien porque los hechos desvirtúan el *nexo causal*. Así, se afirma que, será necesario aportar por los presuntos responsables la prueba en contrario que acredite de manera inequívoca la ruptura de la relación de causalidad entre el trabajo y la lesión, al establecer que en principio no puede descartarse la influencia de los factores laborales en el desencadenamiento de una crisis cardiaca o cardiovascular<sup>15</sup>.

En el otro sentido, pronunciamientos en los que el TS no ha considerado la existencia de AT. Ejemplo de ello es la STS de 16 de diciembre de 2005 (RJ 2006/445) en la que se expone la siguiente argumentación:

*“La condición de dolencia congénita evidencia que su génesis ninguna relación guarda con el trabajo y, declarándose probado que tal enfermedad «es independiente de factores exógenos», la crisis que supuso el nuevo episodio vertiginoso, que desencadenó la nueva situación, pudo haberse producido en cualquier otro momento y lugar, siendo además indicativo el que los síntomas de dificultad en la pronunciación habían comenzado ya seis días antes”*

Destacando aquí que queda acreditada de manera suficiente (declarándose probado) la inexistencia de relación entre la dolencia y el trabajo realizado.

## ii. Agravación de enfermedades anteriores

El artículo 115.2 f) del TRLGSS establece que serán considerados como AT las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por la persona trabajadora, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.

El TS ha considerado como AT las enfermedades que el trabajador tenía con anterioridad a la realización de la actividad laboral pero que se han visto agravadas, agudizadas o son desencadenadas por la realización de dicha actividad<sup>16</sup>. Así serán accidentes laborales las

<sup>15</sup> Toscani Giménez, D.: *El infarto de miocardio "in itinere", ¿accidente de trabajo o no?*, Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención, nº 47,2008, pág. 20-25.

<sup>16</sup> STS de 11 de abril del 1992 (AR.1901), citada por José Francisco Blasco Lahoz en *Seguridad Social: Régimen General, Regímenes Especiales y prestaciones no contributivas*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pág 175

enfermedades que existiendo anteriormente a la ejecución de la tarea se vean agravadas por una lesión constitutiva de accidente de trabajo. Se hace por tanto imprescindible en este caso, que la enfermedad se vea agravada por el AT que guarda relación directa con la ejecución del mismo y que además, el suceso venga producido por un hecho repentino, calificado de AT.

El elemento que hace nacer el derecho no es la propia enfermedad sino la incapacidad que debido al desarrollo de la actividad laboral la persona trabajadora ha padecido de forma fortuita por un AT.

En la misma línea de acción, entran a formar parte de la contingencia de AT las lesiones degenerativas que no siendo en principio limitantes para el desarrollo efectivo por parte del trabajador de su actividad laboral, si se han visto agravadas por el desarrollo de la misma, apareciendo limitaciones para su completo desarrollo en condiciones normales, limitaciones que como digo no existían con anterioridad y que han surgido por el desarrollo de la actividad.

### iii. **Enfermedades intercurrentes**

Como el propio artículo 115.2 del TRLGSS en su apartado g) dice, serán consideradas como AT *“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”*

Como en los casos anteriores el factor fundamental para que haya AT es que la enfermedad intercurrente tenga una relación directa con el AT previo y que por tanto, no se hubiese producido de no haber existido este. Imaginemos una trabajadora que por un accidente en el trabajo sufre una IT por la que debe permanecer ingresada unos días, estando en el ingreso se contagia de una gripe que empeora su estado y le provoca la muerte, estaríamos aquí ante un caso de fallecimiento por AT ya que el motivo principal de ingreso y que le ha llevado al fatal desenlace es de origen laboral.

## II. El elemento subjetivo (relación contractual por cuenta ajena)

Esta relación está basada en la existencia de un contrato de trabajo por cuenta ajena que vincula a la persona trabajadora y a la empresa por medio de unos derechos y obligaciones contractuales, plasmados en el contrato de trabajo, que podrá ser o no físico. Se entenderá por persona trabajadora por cuenta ajena aquella que tengan una relación regulada por el ET o que no estando incluidos en este, sí estén incluidos dentro del ámbito subjetivo del Régimen General de la Seguridad Social que se establece en el art 97.2 del TRLGSS. Así, el accidente deberá estar relacionado directamente con la actividad profesional y la relación contractual tendrá que estar vigente en el momento en que se produzca el hecho, sin que pueda estar extinguido o suspendido el contrato de trabajo.

## III. El elemento causal (con ocasión o por consecuencia del trabajo):

Como el propio precepto indica deberá ser una lesión que guarde relación con el desarrollo de la actividad laboral, este nexo causal puede ser analizado desde dos perspectivas, directa o indirecta: “*La expresión “con ocasión” elimina la hipótesis de una causalidad rígida, flexibilizando la relación hasta el punto de admitir tanto las relaciones directas como las indirectas. (Desdentado Bonete; Nogueira Guastavino). No se exige, por tanto, que el trabajo sea la causa determinante directa de la lesión, sino que basta, simplemente, con que el desarrollo de una actividad profesional determine, bajo la forma de una vulnerabilidad específica, la exposición del sujeto protegido a una serie de riesgos inherentes al trabajo o conectados con él. En todo caso, siempre se exige la existencia de una relación causal directa o indirecta con el trabajo, lo que excluye la ocasionalidad pura, es decir, fuera del radio de influencia racional del trabajo*”<sup>17</sup>.

El artículo 115 TRLGSS entre una de las características definidoras del accidente de trabajo señala el que tenga lugar “*con ocasión o como consecuencia*”, lo que significa la existencia de una relación de causalidad entre la lesión corporal y el trabajo. La expresión “*por consecuencia*” hace referencia a una forma inmediata en el sentido de diferir en el tiempo sus efectos<sup>18</sup>; mientras que la “*ocasión*” es una expresión más generosa al incluir la conexión mediata entre la lesión corporal y el trabajo, eliminando la causalidad rígida y siendo suficiente con la exposición del sujeto a determinados riesgos y solo se excluye la relación ocasional<sup>19</sup>.

<sup>17</sup>STSJ de Madrid de 4 de mayo de 2005 (AR.12738)

<sup>18</sup>HEVIA-CAMPOMANES, E.; MIRANDA RIVAS, F.; VIVANCO BUSTOS, M. C.; y GOMEZ CAMPOY, F. “*Los accidentes....cit*”, p. 93.

<sup>19</sup>Escudero Rodríguez, R. y Nogueira Gustavino, M., “*Acción protectora: las contingencias protegidas*” en AA. VV. (dir. DE LA VILLA GIL), *Derecho de la Seguridad Social*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2004, p. 316.

## B) Accidente de Trabajo “en misión”

El AT “en misión” es una modalidad del ATC que se ha venido construyendo por la jurisprudencia, la cual a base diferentes pronunciamientos, ha forjado un concepto que podría entenderse como: *toda lesión que sufra el trabajador al realizar un trayecto fundamentado por el desarrollo de su trabajo, pudiendo ser este de carácter habitual o bien estar fundamentado en el cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales del empresario, cualquiera que sea el medio de transporte.*

No serán propiamente AT “*in itinere*”, sino accidentes de trabajos puros y simples, típicos accidentes laborales o AT, los que ocurren en trayectos que el trabajador tiene que recorrer, por consecuencia de su trabajo, bien habitualmente en el desempeño mismo de sus funciones, bien en cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales del empresario, cualquiera que sea el medio de transporte. Los accidentes que sufre en misión el trabajador, es decir, los ocurridos en viaje de servicio ordenado por la empresa, suelen calificarse como laborales. A diferencia de lo que ocurre en el AT “*in itinere*” la jurisprudencia del TS aplica la presunción *iuris tantum* de que es laboral el accidente acontecido durante el viaje en misión, pues en estos casos se está en tiempo y lugar de trabajo.

La STSJ de Madrid del 20 de junio de 2005, Ar. 2466, nos dice que, ante la pervivencia en nuestro ordenamiento jurídico de la diferencia entre contingencia profesional o común debemos detenernos en examinar si nos encontramos o no ante un accidente de trabajo.

De esta forma, habrá que valorarse en estos casos de trabajo *en misión que el viaje mismo y la vida en ambiente extraño al normal del accidentado, pueden generar situaciones desacostumbradas.* A diferencia de lo que ocurre en el AT “*in itinere*” la jurisprudencia del TS aplica la presunción *iuris tantum* de que es laboral el accidente acontecido durante el viaje en misión, “*durante todo el tiempo en que el trabajador, en consideración a la prestación de sus servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa, incluso sobre su alojamiento, medio de transporte, de tal modo que el deber de seguridad, que es una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarca a todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios*”, por lo que es AT “en misión” el accidente cardiovascular sufrido por un conductor de camión que, en el viaje de trabajo, se indisponer a bordo del vehículo aunque en el momento de producirse no condujera por haberse relevado con un compañero. Así, la STS del 6 marzo 2007 (RJ 2007\1867) contempla el supuesto de un infarto de miocardio sufrido por el demandado, cuando estaba descansando en un hotel. “*Es evidente que el mal le sobreviene fuera de sus horas de trabajo*”

trabajo, pero cuando permanece bajo la dependencia de la Empresa, cuya organización y prestación de servicios objeto de su actividad económica impide al trabajador reintegrarse a su vida privada, al domicilio familiar y a la libre disposición sobre su propia vida. Tal es el contenido del accidente de trabajo “en misión”, que es una lógica derivación del concepto de accidente de trabajo *in itinere*. Es cierto que el nexo entre al daño soportado y la situación laboral puede romperse, pero tal ruptura no depende de que las propias tareas profesionales hayan concluido, sino porque se produzcan hechos que, en efecto, se apartan de la situación que es laboral por extensión”. Son abundantes los pronunciamientos judiciales valorando en qué casos un accidente laboral es “*in itinere*”: punto de origen o destino, domicilio, elemento cronológico, etc como luego se verá.

La noción de accidente en misión ha sido aceptada por la doctrina del TS como una modalidad específica de AT, en la que se produce un desplazamiento de la persona trabajadora para realizar una actividad encomendada por la empresa. La misión integra así dos elementos conectados ambos con la prestación de servicios: “1º) el desplazamiento para cumplir la misión y 2º) la realización del trabajo en que consiste la misión. 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 (...)<sup>20</sup>” Así, 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. En cuanto al accidente que se produce en la realización del trabajo que constituye el objeto de la misión, su régimen es el normal del artículo 115.1 de la Ley General de la Seguridad Social. Pero 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. Así, la STS del 10 de febrero de 1983 (RJ. 1983/580) excluyó de la consideración de AT el fallecimiento de un trabajador en misión en Nigeria, fallecimiento que se produjo un domingo, día de descanso, por asfixia por inmersión, al bañarse en la playa de Badagry y citadas por la misma, las SSTS del 17 de marzo de 1986 (RJ. 1986/1490) y 19 de julio de 1986 (RJ. 1986/4262) que niegan también la consideración de accidente de trabajo el fallecimiento por infarto de miocardio de trabajadores en misión cuando los infartos se produjeron mientras descasaban en el hotel y sin que constase ninguna circunstancia que pudiese evidenciar una relación entre el trabajo realizado y la lesión cardiaca padecida.

Sin embargo, las SSTS como la del 14 de abril de 1988 (RJ. 1988/2963) y la del 4 de mayo de 1998 (RJ. 1998/4091), atendiendo a las especiales circunstancias de los casos: en la primera –

<sup>20</sup> STS del 26 de diciembre de 1988 (AR..9909)

también un infarto en el hotel padecido por un directivo que participa en una reunión profesional— porque el propio infarto se vincula no a la misión, sino una situación laboral de «gran stress», y en la segunda porque la lesión se produce en el propio vehículo que conducía el trabajador, aunque mientras descansaba, conduciendo otro compañero, califican como “en misión” los hechos ocurridos. De acuerdo con esta doctrina, “*no puede considerarse correcto el criterio que sostiene que durante todo el desarrollo de la misión el trabajador se encuentra en el tiempo y el lugar del trabajo*”, aunque se trate de períodos ajenos a la prestación de servicios, de descanso o de actividades de carácter personal o privado (SSTS del 20 febrero 2006, RJ. 2006/739 y del 6 marzo 2007, RJ. 2007/1867). No puede alegarse la aplicación del número 3 del artículo 115 del TRLGSS durante todo “*el desarrollo de la misión*”<sup>21</sup>

“*No se produce, por tanto, el desdoblamiento entre el trabajo y desplazamiento, que es propio de la misión típica, pues el trabajo normal consiste precisamente en el desplazamiento, en la actividad de realizar el transporte. Si se consideran las normas sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera, se concluye que la lesión no se ha producido ni durante el tiempo de trabajo efectivo, ni durante el tiempo de presencia, que el artículo 8.1. 2º del Real Decreto 1561/1995 define como aquel en que el trabajador se encuentra a disposición del empresario, sin prestar trabajo efectivo por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta y similares*”<sup>22</sup>

Es a raíz de estos pronunciamientos, donde podemos ver que la sala ha limitado la presunción que establece el art. 115.3 para todo el accidente que sufra el trabajador durante el tiempo y el lugar del trabajo, pues considera que sería desorbitado extender esta premisa a toda circunstancia que tenga lugar “en misión” ya que es fundamental que dentro de estar realizando el trabajo en un lugar distinto al habitual, el momento del hecho causante se produzca cuando el trabajador esté realizando una tarea relacionada con el desempeño de su actividad y que guarde relación con la lesión sino directamente, sí al menos de una forma indirecta, es decir, que exista un nexo causal o al menos de ocasionalidad que concluya que el accidente tiene lugar por las circunstancias producidas por el desempeño de la actividad y que de no haber existido estas, sería imposible que se hubiese dado dicha situación.

En este caso la jurisprudencia hace énfasis en el análisis de la tarea que se está desempeñando en el momento del hecho causante, exigiendo que necesariamente guarde una relación, sino siendo directa si al menos de forma indirecta con el trabajo para así poder tener carácter laboral,

<sup>21</sup> STS del 24 de febrero de 2014 (AR. 2771)

<sup>22</sup> STS del 6 de marzo de 2007 (AR..1867)

pretendiendo dar unos límites a los casos que entran a ser catalogados como AT “en misión” puesto que podría considerarse que toda lesión ocurrida en trabajos “en misión” fuesen un AT ya que la jurisprudencia ha defendido que la persona trabajadora en misión está siempre en tiempo y lugar<sup>23</sup> de trabajo y podría ser inclusivo el concepto definido en el art 115.3 de TRLGSS a todos estos caso.

Sin embargo, lo que resulta determinante es la *atención a las especiales circunstancias*<sup>24</sup>, y con referencia a aquella, señala que en el caso “*se presentaron unas lesiones al trabajador mientras descansaba en el camión que había conducido durante largo espacio de tiempo. Aunque estuviera durmiendo en el camión, se hallaba en el mismo centro de trabajo y prestando el servicio de vigilancia del vehículo, hecho que vinculaba la lesión con el trabajo, existiendo un aparente nexo causal (...)*”<sup>25</sup>.

Así, las circunstancias resultan determinantes para la calificación que el Supremo hace en las sentencias y en esta línea se declararon como accidentes en misión los siguientes supuestos:

a) La insuficiencia cardiaca 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 hubiere producido, señalando que “*concurre la circunstancia de ser en misión, pues si es cierto que la letra del art. 82 n.º 2 a), puesto que el vuelo se realizaba a requerimiento de la empresa para que prestara servicios en la construcción de un buque, con billete proporcionado por la propia empresa y desde un país al que había sido enviado igualmente por ella, y para trabajar a su servicio*”<sup>26</sup>

b) Un accidente cardiovascular con hemiparesia derecha sufrido a bordo del camión del que era conductor el trabajador durante un viaje por el extranjero y mientras que conducía el conductor de relevo, razonándose que “*en el supuesto aquí enjuiciado, no hay ni siquiera suspensión de la situación de actividad laboral, porque sucede a bordo del camión, aunque en situación de relevo activo, pero con presencia y disponibilidad plena en el propio puesto de trabajo*”<sup>27</sup>

c) “*El trabajo de reparación de la avería de un coche en carretera es trabajo itinerante, en el que se ha de entender como tiempo de trabajo el de desplazamiento al punto en que se encuentra el vehículo averiado, y como lugar el de dicho punto y el de la vía que a él conduce. El lugar y el tiempo de trabajo de ayuda en carretera no se circunscriben al espacio y al acto estricto de arreglo*

<sup>23</sup>STS del 24 de septiembre de 2001 (AR.595)

<sup>24</sup>STS del 14 de julio de 2005 (AR.8632)

<sup>25</sup>STS del 22 de julio 2010 (AR.728)

<sup>26</sup>STS del 26 de diciembre de 1988 (AR.. 9909)

<sup>27</sup>STS del 4 de mayo de 1998 (AR.4091)

*de la avería, sino que se extienden también al desplazamiento y a la ruta seguida para poder efectuar la reparación”<sup>28</sup>*

*d) Infarto de miocardio sobrevenido mientras el trabajador se encontraba en el hotel donde se alojaba durante el viaje por Europa como conductor de autobús por ruta turística. Se argumenta para calificarlo como accidente de trabajo en misión que “Es evidente que el mal le sobreviene fuera de sus horas de trabajo, pero cuando permanece bajo la dependencia de la Empresa, cuya organización y prestación de servicios objeto de su actividad económica impide al trabajador reintegrarse a su vida privada, al domicilio familiar y a la libre disposición sobre su propia vida”, que “tal es el contenido del accidente de trabajo «en misión», que es una lógica derivación del concepto de accidente de trabajo «in itinere», porque si este segundo concepto consiste en el soportado por el trabajador en el obligado desplazamiento deberá extenderse tal protección cuando la prestación de los servicios y sus condiciones y circunstancias impiden al trabajador aquel regreso”, “es cierto que el nexo entre el daño soportado y la situación laboral puede romperse ... 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”<sup>29</sup>*

### **C) Aproximación al Accidente de Trabajo “*in itinere*”**

El AT es un concepto “común” en el que podemos ver e identificar dos subconceptos con carácter propio. Estos subconceptos, que he denominado así por formar parte del concepto de AT pero que contienen elementos configuradores de carácter específico, son el ya nombrado AT “en misión” y el que definiré a continuación conocido como AT “*in itinere*”.

Hemos visto que cuando dejamos de lado los elementos “lugar y tiempo de trabajo” considerados de forma estática y pasamos a analizar actividades laborales con “lugares de trabajo y jornadas” dinámicos, la casuística configuradora del accidente de cada uno de los casos varía sustancialmente y hace que sea complicado establecer unas pautas de categorización para determinar si estamos ante una ATC, un AT “en misión” o un AT “*in itinere*” o por la contra ante un ANL, por ello el Legislativo establece definiciones de carácter general delimitando solo de

---

<sup>28</sup> STS del 11 de julio de 2000 (AR..7409)

<sup>29</sup> STS del 24 de julio de 2001 (AR..595)

forma parcial las interpretaciones, pero permitiendo que sean los Juzgados de lo Social quienes entren a analizar cada caso con sus particularidades, teniendo un amplio margen de interpretación.

Además de tener en cuenta que los trabajos pueden ser desarrollados en lugares y jornadas variantes, también existen infinidad de posibilidades entre las que una persona trabajadora puede optar para ir y volver a su lugar de trabajo y que dependiendo de las características del viaje, este estará conformando o no, un “escenario” en el que de producirse un accidente podrá ser considerado como AT “*in itinere*” con las consecuencias que tal hecho reporta.

El concepto de AT “*in itinere*” está definido por el precepto que recoge el TRLGSS en su art 115.2, apartado a) y que dicta así:

“Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”

Con esta consideración, el Legislativo ha dado cuerpo de forma explícita a un nuevo concepto que en la actualidad tiene carácter propio pero que surgió de la interpretación extensiva que la jurisprudencia ha venido haciendo del concepto de accidente de trabajo *con ocasión o como consecuencia del trabajo* y del vínculo necesario del *elemento causal* que hace imprescindible la existencia del trabajo para que este se produzca, lo que hizo pensar que se debería hacer extensible la protección a los viajes que las personas trabajadoras deben realizar para poder llegar a sus puestos de trabajo, naciendo así el concepto de AT “*in itinere*”

Debido a la gran cantidad de elementos, circunstancias, motivos y situaciones que han dado lugar al concepto AT “*in itinere*” que tenemos definido en la actualidad, he considerado importante desarrollar todas ellas en los siguientes apartados y así configurar el análisis de la figura jurídica para el que nace el presente trabajo. Pero para tener una idea clara del concepto de AT “*in itinere*” haremos uso de la definición dada en uno de los pronunciamientos judiciales:

“AT *in itinere* es aquél que sufre el trabajador al ir o volver del trabajo, utilizando el camino habitual, sin interrupciones en el mismo de carácter voluntario o privado, y mediante la utilización de medios y recorridos usuales”<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup>STSJ de Navarra del 28 junio de 2010 (AR.417851)

### **3.- EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE AT “*IN ITINERE*”**

#### **3.1.- Nacimiento del concepto.**

Como ya he señalado, el concepto de AT “*in itinere*” es una creación de carácter puramente jurisprudencial en su nacimiento, que debido a la evolución de las características que enmarcan las actividades laborales y a los medios de transporte utilizados para ir y volver al lugar de desempeño de las mismas, ha surgido como elemento protector de las situaciones en las que los trabajadores sufren un accidente a causa o como consecuencia del desplazamiento necesario para el desarrollo de su actividad laboral.

Son varias las causas que han dado lugar al concepto actual de AT “*in itinere*” y que analizaré en este capítulo para tener una idea clara del porqué de su nacimiento. Además, como naturalmente sucede, unas causas llevan consigo unas consecuencias que no pueden ser obviadas en el análisis para contextualizar y comprender en conjunto el surgimiento, en este caso, del concepto de AT “*in itinere*” y que nos darán una idea completa de la evolución del mismo.

Este capítulo está centrado en el análisis de las bases que han dado lugar la figura jurídica. Será en capítulos posteriores cuando nos centraremos en el estudio de los elementos específicos configuradores del AT “*in itinere*”.

#### **3.2.- Causas VS Consecuencias**

Se podría hacer referencia a diversas razones que han influido en la configuración actual del concepto de AT “*in itinere*” si tenemos en cuenta por ejemplo que cada uno de los pronunciamientos judiciales sobre el tema es fuente de derecho que conforma el cuerpo del análisis. Sin embargo, no todas ellas tienen el mismo valor en la formación de esta figura jurídica, por ello he creído conveniente destacar las sentencias con un mayor peso en la configuración del concepto, y además, las bases normativas que han dado lugar a que el Legislativo desarrolle diferentes preceptos normativos.

Para intentar presentar una estructura más simple sobre por qué surge el concepto de AT “*in itinere*”, voy a explicar cada una de las causas acompañadas de sus consecuencias. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de una formación jurídico-legislativa que además de llevarse a cabo en un largo periodo de tiempo, lo que implica tener en cuenta un número de factores influyentes que por su extensión perdería el sentido del análisis, no es una formación estanca en la que el binomio causa/consecuencia esté cerrado, se pueden pensar en otras formas de organización del contenido

pero después del estudio que he hecho creo que facilitará el entendimiento hacerlo de la siguiente forma:

- A) Primer pronunciamiento
- B) Sentencia de 1954
- C) Evolución
- D) Resultado

A) ***El primer pronunciamiento judicial*** que abrió una nueva forma de interpretación del concepto de AT que se recogía entonces en la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 y que protegía el desplazamiento del trabajador, no hecho hasta el momento, fue la sentencia del Tribunal Supremo del 11 de julio de 1908<sup>31</sup>. Sentencia sin precedente que en su supuesto de hecho describe la situación de un trabajador que fallece durante la travesía que realizaba desde su residencia hasta el barco en el que tenía que realizar su prestación de servicios al ser este abordado por otro barco. Esta sentencia supuso una nueva posibilidad de interpretación más extensiva del concepto de AT pero que pudiendo parecer en principio muy elástica en relación a la causalidad indirecta del precepto no lo fue tanto, al ser el medio utilizado por el trabajador el impuesto por la propia empresa, lo que facilitaba la imputación del riesgo. Esta consideración no tuvo mucha relevancia y esto se ve en que posteriormente hubo otros muchos pronunciamientos en sentido contrario, hasta la STS del 3 de Octubre de 1924 en la que se formula la responsabilidad indirecta “por ocasión”.

---

<sup>31</sup>Sánchez Pérez, José, *La Configuración Jurídica del Accidente de Trabajo*, Ediciones Laborum, Murcia, 2013, Nota 551 “Del Peso y Calvo, C.: *Pasado, presente y futuro del accidente in itinere*, RIBSS, núm. 2, Madrid, 1968, pág. 246. En la aludida sentencia el Tribunal Supremo partió de la idea de una prolongación de jornada estimando que desde el momento en que el trabajador embarcó en la nave que le conducía al puerto donde se encontraba el barco, anclado en un puerto extranjero, en que había de prestar servicios, se iniciaba la relación laboral mediante la admisión de que esos momentos ya constituían actos propios de la relación laboral. Es relevante a estos efectos reproducir parcialmente el texto de esta sentencia referencial publicada en la pág. 56 de la Gaceta de 29 de abril de 1909: “*Considerando que los fundamentos en que se inspira la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900, al otorgar a los obreros los beneficios en ella contenidos, impide circunscribir el alcance y extensión que debe darse a los artículos 1º y 2º a términos concretos y excluyentes, como pretende la parte recurrente..., negando a doña Consuelo Brague el derecho a la indemnización que por la muerte de su marido le otorga la sentencia recurrida, porque la causa y momento en que aquélla se produjo, y por supuesto el contrato de trabajo entre el obrero y la compañía demandada, al destinarse a prestar servicio en el buque de su propiedad, anclado en un puerto extranjero, facilitándole al efecto pasaje en vapor determinado, no es posible desconocer que desde el embarque empezó el cumplimiento de la obligación, quedando sometido a las determinaciones impuestas por el patrono, que no podían ser contrarias sin romper el pacto celebrado. Considerando que en tales condiciones es preciso reconocer que al ocurrir el abordaje productor de la muerte de Pedro, lo fue por consecuencia y con ocasión del trabajo concertado con la compañía demandada, teniendo en cuenta la conexión o necesario enlace que existe entre aquél y los medios que le fueron impuestos para cumplir el compromiso, ajenos de todo punto a su voluntad, no es admisible desconocerlos o separarlos en períodos distintos, estableciendo diferencias de tiempo que pueden conducir a las conclusiones sostenidas en el recurso, siendo así que todos ellos forman un conjunto necesario e indispensable para realizar el fin propuesto*”. Muñoz Campos, J.: “El papel de la jurisprudencia en la elaboración del Derecho del Trabajo”, REDT, 1984, págs. 356.”

B) Estando ya abierto el camino de la interpretación indirecta, la *Sentencia del Tribunal Supremo del 1 de julio de 1954* (RJ 1954/ 1840) menciona por primera vez el AT “*in itinere*” y dio reconocimiento a la figura jurídica, admitiendo así su existencia. Así dicta:

“La acertada amplitud que la jurisprudencia ha dado al concepto del accidente producido con ocasión o por consecuencia de trabajo, ha hecho incluir en él a los siniestros que se ocasionan fuera del trabajo, pero guardando con él alguna relación causal y por eso se consideran accidentes indemnizables a los producidos in itinere al ir a tomar el trabajo o al regresar, después de haber cesado, al domicilio, ya se utilicen los medios proporcionados o impuestos por la empresa, ya los use discrecionalmente el trabajador sin prohibición de la empresa, si son usuales y no se utilizan con imprudencia, pero, en todo caso, se precisa la relación causal, más o menos directa, entre el trabajo y el siniestro, relación que ha de ser demostrada o deducirse de las circunstancias peculiares del suceso, pues así como el ocurrido durante el trabajo se presume indemnizable, salvo la prueba de causa excluyente de la responsabilidad patronal, el que ocurre fuera del trabajo no lleva esa presunción”<sup>32</sup>.

A consecuencia de esta sentencia, se abrió una nueva línea de interpretación del entonces único concepto conocido de Accidente de Trabajo, apoyándose en la *relación indirecta del accidente con el trabajo por medio de la expresión “con ocasión”* del precepto establecido por la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900, que construyó una cobertura para la persona trabajadora, suponiendo esta un gran avance en su esfera de protección laboral, ya que se pasaba de estar protegido solo en tiempo y lugar de trabajo, entendiendo como la zona en la que tiene capacidad de incidir la organización y control de la empresa, a estarlo también en un tiempo y lugar ajenos al mismo, fuera de esa zona de acción o control empresarial, y en la que hay hechos que guardan algún tipo de relación con la prestación. No cabe duda al señalarse que lo ocurrido “*in itinere*” tiene su origen en la existencia de la relación laboral y por ello debe ser protegido con la misma intensidad que da la cobertura de una contingencia profesional.

Por otro lado, se hace referencia al *medio de transporte utilizado* y se delimita la cobertura de la contingencia siempre y cuando el medio de transporte sea idóneo, no prohibido y que no se use con imprudencia. Desde su comienzo la definición del concepto destaca la importancia del *medio de transporte* y así, deriva en la actualidad en uno de los elementos específicos del AT “*in itinere*”

<sup>32</sup>Sánchez Pérez, José, *La Configuración Jurídica del Accidente de Trabajo*, Ediciones Laborum, Murcia, 2013, Nota 557.

como es el elemento mecánico (ver capítulo 4.4) y también comienza a nombrarse la conducta que será valorable en función de la *imprudencia*.

La última consecuencia reseñable a la que ha dado lugar la Sentencia es la diferencia que hay entre la presunción de laboralidad de un accidente de trabajo y la no existencia de esta en un AT “*in itinere*”. La Sentencia dice: “*relación que ha de ser demostrada o deducirse de las circunstancias peculiares del suceso*” por lo que está dejando claro que ante un accidente “*in itinere*” no existe presunción *iuris tantum* sino que corresponde a la parte que alega la existencia de un AT “*in itinere*” acreditar que el accidente se produce con la existencia del necesario nexo causal, es decir, la carga de la prueba se invierte.

C) **Evolución:** El concepto surge gracias al pronunciamiento de los jueces y a la importancia de la jurisprudencia en nuestro derecho, pero sin duda, un paso muy importante, es el reflejo de esta realidad jurisprudencial en el *ordenamiento jurídico* y más todavía, cuando se produce por un requerimiento de ámbito internacional, más concretamente de la OIT por medio del Convenio 121. Así, entramos a analizar, la tercera de las causas que ha dado lugar al desarrollo reglamentario y legislativo, y al refuerzo de la figura jurídica e indirectamente de los pronunciamientos judiciales sobre el concepto de AT “*in itinere*” que existían hasta entonces.

El Convenio 121 sobre las prestaciones en caso de AT y EP de 1964, aprobado en Ginebra en la 48<sup>a</sup> reunión del CIT y que entró en vigor el 28 de julio 1967, obligaba a los países miembros a adoptar las siguientes iniciativas. Según dicta en su artículo 7:

“1. *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, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.*

2. *No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes*

*sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio.”*

Ésta es sin duda, una de las causas con más fuerza jurídica para el forjado del concepto de AT “*in itinere*”, ya que es de obligado cumplimiento que se adopten las indicaciones hechas por la OIT por Convenio, que aun no siendo ratificado<sup>33</sup> por España, si le obliga por ser un país miembro de la organización, comprometiéndose así a la adaptación de las leyes que hagan factibles los cometidos destacados por el Convenio. Esto trae consigo una consecuencia directa y es, la creación de la Ley de Seguridad Social de 1966 que en su artículo 84.5 dicta:

“5. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

- a) *Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurran las condiciones que reglamentariamente se determinen.”*

Podemos ver en el precepto como por la obligatoriedad del Convenio esté remite la calificación de AT “*in itinere*” al cumplimiento de unas condiciones que reglamentariamente se determinen. Es así como queda plasmado el incumplimiento que España hizo del Convenio, ya que no se realizó ninguno desarrollo normativo que delimitase las situaciones en las que tendría lugar un AT “*in itinere*”, sino que fue y sigue siendo un desarrollo jurisprudencial continuo de elementos específicos del AT “*in itinere*” y en ocasiones genéricos del AT, que en base a la casuística que los rodea, evoluciona y se adapta a los tiempos en función de las necesidades que socialmente se determinen. Esta condición de teoría abierta o figura jurídica en constante evolución fue determinada por la STS de 28 de diciembre de 1962 (RJ 1963/282) que decía:

“*La doctrina que elabora este Tribunal sobre accidente que se produce en el trayecto comprendido entre la residencia del operario y el lugar de trabajo y viceversa no es una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación”*

En este caso hemos visto cual es la causa, el Convenio 121, que consecuentemente ha dado lugar al precepto legislativo que conforma el cuerpo de la figura jurídica del AT “*in itinere*” y que no podría haber sido de esta forma, si no hubiese existido el apoyo jurisprudencial por medio de SSTS

---

<sup>33</sup> <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/>

como por ejemplo: la del 3 de octubre de 1924<sup>34</sup> o la del 8 de octubre de 1962 (RJ 1962/4362)<sup>35</sup> entre otras.

D) **Resultado:** Ya conocemos cuando se produjo la primera interpretación del AT en un sentido indirecto, cuando surgió el primer nombramiento del AT “*in itinere*” gracias a la Sentencia (STS de 1 de julio de 1954, RJ 1954/ 1840) y cómo se produjo el paso de lo que, en un principio fue una figura de carácter jurisprudencial, a lo que ahora es un concepto definido legalmente. Tras esta última transposición legal, el concepto de AT “*in itinere*” ha adquirido unas presunciones que siendo completamente diferentes a las del ATC también han dado lugar a interpretaciones erróneas y que han sido corregidas por numerosas sentencias, así en la siguiente STS de 30 de mayo de 2000 (RJ 2000/5891) podemos ver como el TS está aclarando las diferencias entre la presunción del ATC y la del AT “*in itinere*” delimitando a su vez los accidentes que son considerados dentro de este último concepto.

“(... ) La asimilación a accidente de trabajo del accidente de trayecto («*in itinere*») se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación. Y ello es así porque, como señala la STS antes citada del 16 de noviembre de 1998 (Rec. 502/1998) «En justificación de esta doctrina hay que tener en cuenta que el accidente “*in itinere*”, fue una creación jurisprudencial recogida posteriormente por el legislador en el Texto Articulado Primero de la Ley General de la Seguridad Social ( RCL 1966, 734 y 997) , y es la manifestación típica del accidente impropio, que actualmente se consagra con carácter autónomo en el artículo 115.3 de la Ley General de la Seguridad Social, con la misma redacción del artículo 84.3 del texto de 1974, que suprimía la referencia a la “concurrencia de las condiciones que reglamentariamente se determinen” que establecía el texto inicial anteriormente citado, accidente impropio, en cuanto no deriva directamente de la ejecución del contenido de la relación de trabajo, sino de las circunstancias concurrentes, cual es el desplazamiento que derivan de la necesidad de hacer efectiva esa obligación sinalagmática, en forma tal que si ésta no hubiera existido, no se hubiera producido la necesidad del desplazamiento y en consecuencia el accidente.

<sup>34</sup>Sánchez Pérez, José, *La Configuración Jurídica del Accidente de Trabajo*, Ediciones Laborum, Murcia, 2013, Nota 555: “Ibídem., cit., pág. 86. La STS 03-10-1924 indicaba: “Se declara que el obrero, que con el único fin de dirigirse al lugar de trabajo y hallarse en él a la hora reglamentaria, sigue desde su domicilio la vía única al efecto practicable y, como tal, siempre utilizada por él y sus compañeros de trabajo de igual vecindad, realiza un acto al que el trabajo le obliga y, por tanto, el accidente, ocurrido durante su práctica tiene con tal trabajo conexión de causa a efecto, ya que con su ocasión y solo por ella el obrero ha sufrido el mal de cuya reparación le da derecho la vigente legislación sobre accidentes de trabajo””

<sup>35</sup>Sentencia que aun no utilizando el concepto propio d AT “*in itinere*” hace referencia a la misma figura jurídica con la denominación de accidente en el trayecto.

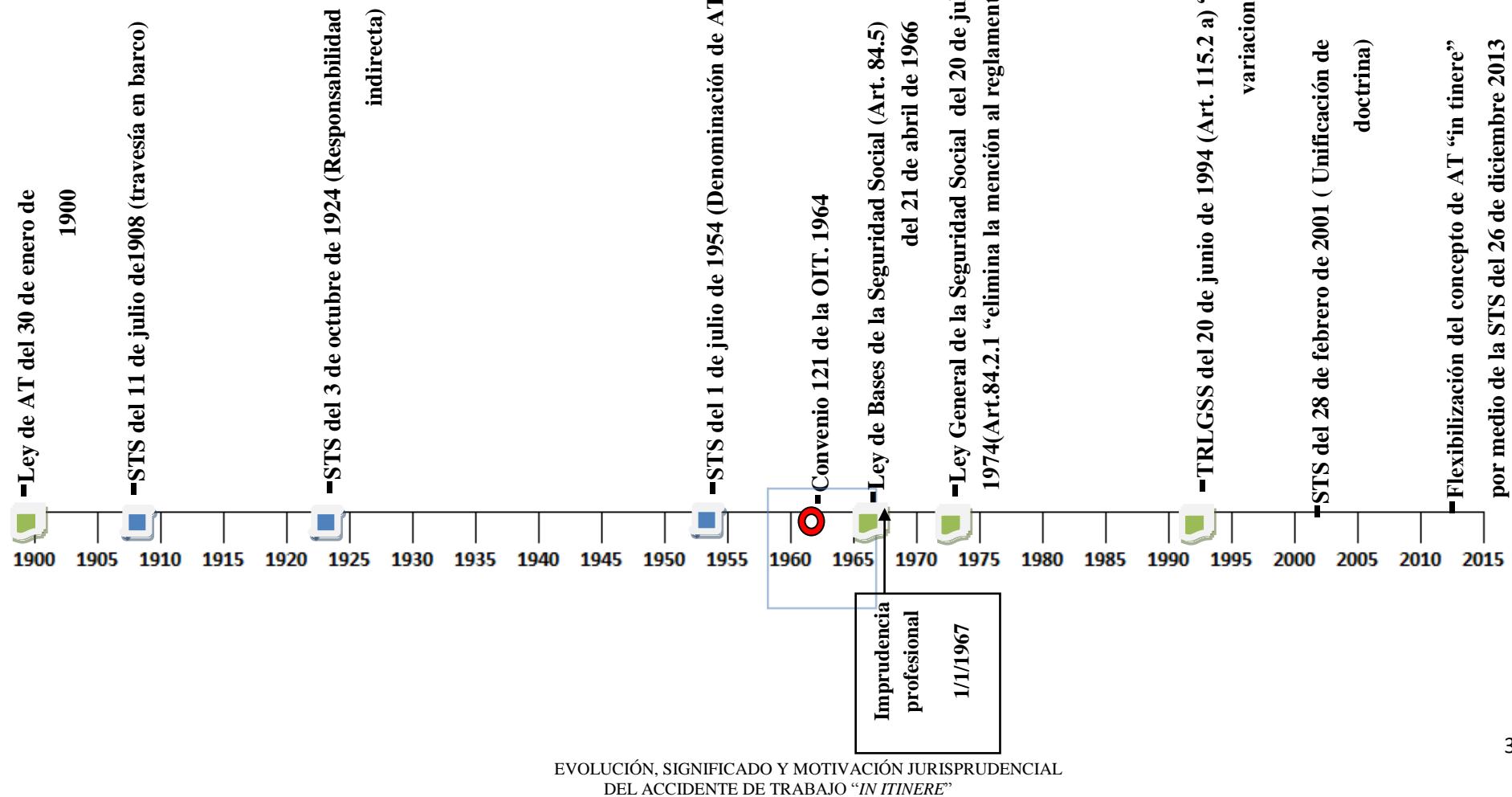
*(...)En relación con el número 3 del artículo 115, la presunción establecida por el legislador se mueve en otro nivel, pues hace referencia a que la lesión exteriorizada en el tiempo y lugar de trabajo, y también con distinta intensidad, pues la presunción lo es “iuris tantum” es decir, admite prueba en contrario, mientras que el accidente “*in itinere*” se produce automáticamente esa calificación “tendrán la consideración” dice el legislador, siempre claro está que concurren 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.*

*En consecuencia no pueden ampliarse, mezclándolas, estas dos presunciones claramente diferenciadas por el legislador (...)*

Podemos ver en la sentencia como el Supremo delimita el AT “*in itinere*” a aquellos casos solo en los que se produce un accidente en “*sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación*”.

Por otro lado, nos advierte de la diferencia en la presunción de laboralidad que el legislador ha dado a cada uno de los tipos de accidentes recogidos en el precepto (ATC; AT “*in itinere*”; AT en misión), destacando la presunción de laboralidad del AT “*in itinere*”, ya que la redacción del artículo 115.2 dice, que “*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*” mientras que en el caso de los ATC, art 115.3 la redacción es la siguiente: “*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.*” Lo que añade el matiz de que en este último caso estamos ante un presunción “*iuris tantum*” frente a la obligatoriedad que existe en el caso de los AT “*in itinere*” de demostrar que se dan los requisitos necesarios para dicha calificación, esto produce una inversión de la postura de las partes, siendo ahora el trabajador o sus causahabientes los que tiene que demostrar que se cumplen dichos requisitos y que, por lo tanto, el accidente debe ser considerado como de carácter laboral.

### 3.3 Temporalidad de los hechos



He querido plasmar todos los hechos más relevantes que se han producido desde 1900 con la primera Ley de Accidentes de Trabajo hasta el actual TRLGSS de 2015 para que podamos tener una perspectiva general de la evolución.

La primera redacción que establece mecanismos de cobertura de Seguridad Social fue la Ley de Accidentes de Trabajo de **1900**, también conocida como Ley Dato por ser el Ministro Eduardo Dato quien la impulsó y que dio la responsabilidad a la empresa con una nueva concepción, dejando atrás la liberal y pasando a una más industrial, en la que la empresa era responsable del accidente ya que era la que había conformado el riesgo. Pero esta responsabilidad solo se daba en el caso de una actuación dolosa<sup>36</sup> del empresario/a. Definiendo al AT con la formula de doble causalidad: “por consecuencia” y “con ocasión”

Superada la implicación de la nueva responsabilidad empresarial es en **1908** cuando se produce el primer pronunciamiento, al menos conocido, en instancia Suprema que por medio de la Sentencia del 11 de julio de 1908 consideró como AT el que sufrió un trabajador cuando realizaba la travesía desde su localidad hasta el barco en que trabajaba, cuando el barco en el que realizaba el viaje fue abordado por otro. Parece que así se daba apoyo a la responsabilidad por la vía indirecta que había determinado el precepto de AT pero esto no fue así, se quedó en un caso excepcional, debido a que fue la empresa quien había establecido el itinerario que el trabajador debía seguir para ir al trabajo, lo que facilitó la imputación de la responsabilidad. Esta excepcionalidad se ve en el hecho de que pasaron décadas hasta que se producen nuevos pronunciamientos en la misma línea. Nos tenemos que ir hasta **1924** y **1926** para encontrar de nuevo pronunciamientos que ahora sí asentarían la nueva doctrina de responsabilidad indirecta del empresario, la STS del 20 de enero de 1926 califica como AT el que sufre el trabajador que volviendo a casa en bicicleta desde el trabajo cae a una zanja en la que se rompe el fémur. Tenemos que esperar hasta **1954** a que tenga lugar el

---

<sup>36</sup> Monereo Pérez, J.L., *La configuración jurídica del accidente de trabajo*, Ediciones Laborum, Murcia, 2011, pág. 93.

primer pronunciamiento en el que se hace referencia a la figura jurídica del AT “*in itinere*” utilizando dicha denominación, que siendo la utilizada por la doctrina posterior para hacer referencia a dicha figura jurídica, no fue así desde el primer momento. Se produjeron muchos pronunciamientos en los que se hacía referencia al mismo como “accidente en el trayecto”<sup>37</sup>, “accidente laboral en el camino”<sup>38</sup>, “accidente de tránsito”<sup>39</sup>, “accidente itinerario”<sup>40</sup> o “accidente laboral en ruta”<sup>41</sup>.

El siguiente hecho destacable, anteriormente descrito, es la publicación del Convenio 121 de la OIT en **1964** que da lugar a la regulación de la figura del AT “*in itinere*”, hasta este momento de carácter exclusivamente jurídico, que el Legislativo plasma en el art. 84.5 de la Ley de Bases del 21 de abril de **1966** y que dicta de la siguiente forma: “*Tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurran las condiciones que reglamentariamente se determinen*”. El siguiente cambio por orden cronológico se produce el 1 de enero de **1967** y está marcado por la introducción de la imprudencia profesional como uno de los elementos que no dará lugar a la rotura del nexo entre la lesión y el trabajo. Ya en el año **1974** la LGSS simplifica el precepto y elimina la referencia al posible desarrollo reglamentario que se mantiene hasta la actual redacción del TR LGSS de **1994**.

Por último, señalar la STS del 28 de febrero de **2001** (RJ 2001/2826) en la que TS hace referencia a la doctrina unificada sobre AT “*in itinere*” y frete a esta la STS del 26 de diciembre de **2013** (RJ 2014/371) en la que se abren nuevas líneas de interpretación del concepto.

<sup>37</sup> STS del 8 de octubre de 1962 (AR.4362)

<sup>38</sup> STS del 26 de octubre de 1966 ( AR.4684)

<sup>39</sup> STS del 22 de enero de 1971 (AR.350)

<sup>40</sup> STCT del 15 de enero de 1973 (AR 104)

<sup>41</sup> STCT del 6 de junio de 1986 (AR 4124)

#### **4.- ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DE LOS ELEMENTOS ESPECÍFICOS CONFIGURADORES DEL AT “*IN ITINERE*”**

Jurisprudencial y doctrinalmente el AT “*in itinere*” se ha conformado por diversos elementos que van a ser analizados a continuación. Son elementos específicos<sup>42</sup> configuradores del concepto.

Hay que tener en cuenta que el AT “*in itinere*” es una vertiente del género AT y por ello, además de concurrir en él los elementos de carácter específico también lo harán los tres elementos definitorios de un ATC ya analizados: objetivo, subjetivo y causal.

El AT “*in itinere*” es un “accidente impropio”<sup>43</sup> ya que no deriva directamente de la ejecución del trabajo sino del necesario desplazamiento que se da para el desarrollo del mismo. La idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial del AT “*in itinere*” es que solo puede calificarse como tal aquél que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo<sup>44</sup>.

Estos supuestos asimilados al AT se limitan a los accidentes entendidos “*en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación*”<sup>45</sup> como son las enfermedades surgidas o manifiestas en el trayecto de ida o vuelta al trabajo (Véase capítulo 5)

Por tanto, a la vista de la no aplicación de la presunción de laboralidad para la calificación del accidente “*in itinere*”, hay que concluir que el accidente de trabajo del accidente de trayecto (“*in itinere*”) se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos más propios de las enfermedades de evolución no súbita<sup>46</sup>

Para el Tribunal Supremo la noción del accidente “*in itinere*” se debate entre la concurrencia de dos términos: el lugar de trabajo y el domicilio de la persona trabajadora, y la necesaria conexión de ellos a través del trayecto<sup>47</sup>.

---

<sup>42</sup>Cavas Martínez, F., *El accidente de trabajo in itinere*, Tecnos, Madrid, 1994.

<sup>43</sup>STS del 16 de noviembre de 1998 (AR.9825)

<sup>44</sup> SSTS del 19 de enero de 2005 (AR. 2534); del 29 de marzo de 2007 (AR.3530); y del 15 marzo 2013 (AR.3839)

<sup>45</sup>STS del 30 de mayo de 2000 (AR.5891)

<sup>46</sup>Faustino Cavas, M.: *Accidente de trabajo "in itinere" y delimitación teleológico-espacial del "iter laboris"*: STSJ Canarias-Santa Cruz de Tenerife, 23 enero 1998. *Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales* / coord. por 2007 p 559

<sup>47</sup> STS de 29 de septiembre de 1997 (AR..6851)

La jurisprudencia exige la comunicación simultánea de las siguientes circunstancias que conforman los elementos específicos<sup>48</sup> del AT “*in itinere*”:

- a) Que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo (elemento teológico)
- b) Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento topográfico)
- c) Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que habitualmente se invierte en el trayecto sin que se produzcan alteraciones o desviaciones temporales que rompan el nexo causal (elemento cronológico)
- d) Que el trayecto se realice en un medio normal de transporte (elemento mecánico)<sup>49</sup>

Todo ello se examina a continuación.

#### **4.1.- Elemento Teleológico**

Es uno de los elementos específicos de aplicación a los AT “*in itinere*” que se refiere, al traslado de la persona trabajadora al lugar de trabajo para realizar su actividad laboral o al regreso desde el mismo, y en el que será considerado como laboral el accidente que pudiera producirse.

La noción de AT “*in itinere*” se construye a partir de dos términos, como son: el lugar de trabajo y el domicilio de la persona trabajadora, y de la conexión de ellos a través del trayecto<sup>50</sup>. La jurisprudencia viene insistiendo en la necesaria “*finalidad laboral del desplazamiento, sin interrupciones o alteraciones en el iter laboris por motivos o conveniencias personales extrañas al trabajo que rompan en nexo causal, el cual también se destruye por la imprudencia temeraria o el dolo del trabajador accidentado*”<sup>51</sup> esta última analizada más adelante (véase capítulo 5.1)

---

<sup>48</sup> Serna Calvo, M., *La nueva realidad social y el accidente “in itinere” en la jurisprudencia*, *IUS Labor*, núm.2 /2014, pág. 2 y 3.

<sup>49</sup>STS del 29 de marzo de 2007 (AR..3530), dicta en su FD quinto: “*En consecuencia con esa idea, la reiterada y constante jurisprudencia de esta Sala exige, para calificar un accidente como laboral “in itinere”, la simultánea concurrencia de las siguientes circunstancias: a) que la finalidad principal y directa del viaje esté 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 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)*”

<sup>50</sup> STS del 29 de septiembre de 1997 (AR.6851) en la que se indica que la noción de domicilio se amplía bajo criterios de normalidad dentro de los que se produzca una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo. Y también SSTS del 10 de diciembre de 2009 (AR. 2009/2108) y del 14 de febrero de 2011 (AR. 2011/2736)

<sup>51</sup> Cavas Martínez, Faustino, *Accidente de trabajo «in itinere» y delimitación teleológico-espacial del «iter laboris»*, op. cit., pág. 520. “*Este tipo de accidente «exige, como requisitos ineludibles, el que el camino de ida y regreso al trabajo*

Este elemento configurador del AT “*in itinere*” podemos observarlo de forma implícita en el art. 115.2.a) TRLGSS y como destaca Cavas (1994), de él se extraen dos variantes o aspectos: uno de carácter positivo referido a la *finalidad específica* y exclusivamente laboral del viaje y otro negativo en el que de darse *situaciones que interrumpan o produzcan alteraciones en el iter laboris* por motivos o razones personales de carácter extraño al trabajo se romperá el nexo causal necesario para la calificación profesional del riesgo.

Como se establece por la doctrina sobre el elemento<sup>52</sup>, será necesario para que se rompa el nexo causal que las *desviaciones del trayecto* respondan a la conveniencia personal del trabajador, de forma arbitraria, injustificada o que revele por parte de la persona trabajadora un fin distinto al desplazamiento con destino al domicilio o al trabajo<sup>53</sup>, incluyendo aquellos que tienen por finalidad la gestión de asuntos privados<sup>54</sup>.

Se trata de una figura sustentada en la idea básica de que el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo<sup>55</sup>. Así por un lado, “*se declara profesional el accidente sufrido por el trabajador al ir a buscar documentos justificativos de la incapacidad laboral transitoria exigida por la empresa, o durante el desplazamiento al centro médico para recibir la asistencia sanitaria prescrita (STS 1/4/69, 19/10/72 y 27/9/73) o en su caso, incluso, a acudir al centro de trabajo mismo para percibir la prestación económica correspondiente al estado de incapacitación temporal en que se hallaba, (ST Central de Trabajo de 4/5/79), pudiendo concluir, que esa categoría de accidente de trabajo “*in itinere*” comprende lesiones sufridas con ocasión del trabajo y por necesidad de prestarlo. Donde incluso la jurisprudencia más benévolas ha estimado que su noción ha de interpretarse con amplitud humana en cuanto a justificados desvíos y paradas (STS de 16/11/95) y que la continuidad en el tránsito no puede exigirse de forma tan rigurosa que impida cualquier parada accidental o ligera desviación impuesta, o aconsejada por circunstancias especiales (STS de 30/4/96 [RJ 1996\3628])*”<sup>56</sup>. También los accidentes que tiene lugar en actos sociales que guardan relación con el trabajo, como el sufrido al ir o volver de almuerzos o cenas de

---

*carezca de interrupción voluntaria y se lleve a cabo siempre por el itinerario usual»*”. STS del 20 de junio de 2002, AR.. 2002/7490

<sup>52</sup> Entre otros: Sánchez Pérez, J., *El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial*, Revista Doctrinal Aranzadi Social, núm. 11/2013, Editorial Aranzadi, SA, Pamplona, 2013, pág. 9

<sup>53</sup> Kahale Carrillo, D.T.: *Nuevas notas al accidente de trabajo in itinere*, Revista General del Derecho y de la Seguridad Social, Núm. 22/2010, Madrid, pág. 13.

<sup>54</sup> STS del 2 de noviembre de 1970 (AR.4353), rechaza la calificación de accidente *in itinere* en la medida en que el mismo no se produce al ir o al volver del trabajo, sino por el desplazamiento a una localidad distinta en que se ubicaba el domicilio de la madre del trabajador fallecido.

<sup>55</sup> SSTS del 19 de enero de 2005 (AR.2534) y del 29 de marzo de 2007 (AR..3530)

<sup>56</sup> STSJ de Galicia del 11 de Octubre de 2011 (AR.2908)

trabajo que han sido catalogados, en ocasiones, como laborales<sup>57</sup>, y digo en ocasiones porque los tribunales no son unánimes en este sentido<sup>58</sup>. Así el desplazamiento debe realizarse en la forma y con los medios habituales, debe ser el usual y siguiendo el itinerario habitual, aunque en él se haga un desvío en dirección al trabajo, para dejar a una persona, sin alejarse extraordinariamente del trayecto ordinario<sup>59</sup> para ir al lugar de trabajo y sin que se produzca un aumento del riesgo.

Sin embargo, por otro lado, este requisito impide catalogar como tal, el accidente producido en el desplazamiento para realizar una gestión privada de tipo tributario o una visita médica<sup>60</sup>, aunque se realice durante una interrupción autorizada de la jornada laboral, ya que el mismo no guarda ninguna relación con el trabajo ni aconteció en el trayecto habitual de ida y vuelta entre el domicilio y el lugar de trabajo<sup>61</sup>. O cuando el fallecimiento del trabajador se produjo en un caserío deshabitado al que se trasladó voluntariamente, situado fuera del camino normal de ir o volver de su casa al trabajo y sin ninguna relación causal entre los hechos que dieron lugar a la muerte de dicho trabajador y el trabajo<sup>62</sup>. O cuando el trabajador se desplaza a una localidad en otra población distinta y alejada y a una vivienda que no se trataba ni de su domicilio real y ni principal, ni tan siquiera del secundario de uso habitual<sup>63</sup> y por tanto se rompe el nexo causal por no existir el elemento teleológico.

En referencia al aspecto negativo del elemento teleológico, el *iter laboris* debe tener una continuidad en el trayecto: el accidente debe tener lugar en el trayecto habitual por el que el trabajador acude o regresa a su puesto de trabajo, sin interrupciones (detenciones o paradas) ni modificaciones (desvíos) que tengan lugar por motivos personales ajenos al trabajo como por ejemplo a “*fin de cobrar el salario del mes*” que son “*causas extrañas a la relación laboral que rompen el nexo causal*”<sup>64</sup>. Cuando se produce un desvío del trayecto ordinario por motivos personales que supone realizar 18 km. de más y en dirección opuesta al lugar de trabajo<sup>65</sup>. No consideró como accidente de trabajo el de circulación sufrido por un trabajador cuando acompañaba a otra persona, ajena al trabajo, a su domicilio, después de terminar su jornada<sup>66</sup>. Hay que tener en

<sup>57</sup> STS de 21 de mayo de 1984 (AR.3054)

<sup>58</sup> STSJ de Cataluña de 20 de diciembre de 1991 (AR.6773): En la que no es accidente *in itinere* cuando el trabajador vuelve de la cena anual organizada por la empresa no tiene carácter laboral.

<sup>59</sup> STSJ de Aragón del 8 de junio de 2005 (AR.186989)

<sup>60</sup> Iglesias Cabero, M.: *Accidente de trabajo in itinere: no lo es la lesión que sufre el trabajador al ir desde la empresa al centro de salud*, *Diario La Ley*, Nº 8113, 2013, pág. 25-30.

<sup>61</sup> SSTS 29 de marzo de 2007 (AR.3530) y del 10 de diciembre de 2009 (AR.2108)

<sup>62</sup> STS de 10 de febrero de 1986 (AR.732)

<sup>63</sup> STS del 19 de enero de 2005 (AR.2534)

<sup>64</sup> STSJ de Madrid del 20 octubre 2003(AR.591)

<sup>65</sup> STSJ del País Vasco del 21 de enero de 1997 (AR.106)

<sup>66</sup> STS del 28 de febrero de 2001 (AR.2826)

cuenta que “*la causalidad no se rompe cuando la conducta normal del trabajador responde a modelos usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes*”<sup>67</sup>.

Otro aspecto de vital importancia en el análisis del elemento teleológico es el concepto de domicilio. Aún cuando este no aparece en la regulación del AT “*in itinere*”, ha sido y sigue siendo, uno de los aspectos que más ha dado lugar a pronunciamientos contradictorios, ya que resulta determinante para la calificación laboral su identificación como punto de partida o de llegada. Intentaré que podamos comprender cuales son las razones de que haya tanta controversia en este sentido.

Primero de todo, debemos conocer que el concepto de domicilio data del Derecho romano y que ha sufrido muchas transformaciones hasta nuestro tiempo, siendo reseñable la separación que se hizo del concepto de residencia y domicilio, en referencia al Código Civil napoleónico y que se mantiene en nuestro ordenamiento jurídico. Pero no debemos hacer un análisis evolutivo de las transformaciones que ha sufrido el concepto, sino que nuestro objetivo es, conocer que concepto es el que los jueces, de la rama social, tiene en mente cuando deben hacer frente al análisis de uno de estos casos, ya que se trata de un “*concepto oscuro y complejo que engloba una pluralidad de significados como se constata en las referencias que al domicilio y a la residencia se realizan en los diferentes textos normativos de la diversas ramas de nuestro ordenamiento jurídico*”<sup>68</sup>

Nuestro ordenamiento jurídico laboral no tiene un concepto de domicilio pero sí hace referencia al mismo en el sentido de la localidad de residencia, en relación a la prestación de servicios, ya que la relación jurídica de la persona trabajadora y la empresa precisa de un domicilio en este sentido. Sin embargo, esta ausencia en el ámbito laboral no da lugar a la falta de un concepto de domicilio sino que este, se construye en base a los conceptos recogidos por otras ramas jurídicas, como son: Nuestra CE que en su art. 18.2 hace referencia al domicilio con carácter de protector del derecho a la intimidad; el art 554 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que dicta “*el edificio o lugar cerrado, o la parte de él destinada principalmente a la habitación de cualquier español o extranjero residente en España y de su familia*” y del que se desprende un sentido más estricto y cerrado del domicilio; en el art. 40 del Código Civil en el que se hace referencia a la habitualidad del mismo. También debemos tener en cuenta para la formación del concepto, la sentencia del TC en la que se ha pronunciado extendiendo el concepto de domicilio hecho por el art 18 de la CE y matizando que

<sup>67</sup> Kahale Carrillo, D.T.: *Los requisitos configuradores del accidente de trabajo in itinere*, *Estudios Financieros*, núm. 35, 2006, pág. 149.

<sup>68</sup> López Huguet, M.L., *El domicilio de las personas jurídicas: evolución desde el Derecho Romano y significado actual*, *REDUR*, núm. 6, 2010, pág. 70.

deberá entenderse como tal, por el Derecho Privado, “[...] no solo el espacio físico en sí mismo considerado, sino lo que en él hay de emanación de la persona y de esfera privada de ella”<sup>69</sup>. Dando un matiz de desarrollo de la intimidad o privacidad de la persona y que termina diciendo que debe ser irrelevante “la ubicación, la configuración física, carácter mueble o inmueble, la existencia o tipo de título jurídico que habilitase su uso, o, finalmente, la intensidad y periodicidad con la que se desarrollase la vida privada en el mismo”<sup>70</sup>. Esta interpretación constitucional es la que más se aproxima al concepto defendido por el TS, ya que este destaca para la calificación del domicilio, la importancia de la *habitualidad* y el *uso* que se haga del mismo, dejando a un lado aspectos como la propiedad o el empadronamiento.

De los pronunciamientos del TS se desprende la variabilidad del concepto de domicilio<sup>71</sup>.

En un primer momento, la jurisprudencia desarrolló el concepto de forma amplia y flexible, destacando que no se trataba solo del domicilio legal, sino también del domicilio real o habitual, y en general, del punto de partida y llegada del trabajo, destacando que lo importante no era salir del domicilio o volver al él, aun cuando se trate de lo común, sino que lo esencial es ir al lugar de trabajo o volver de él<sup>72</sup>. Por lo que “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”<sup>73</sup>. Así, se dan pronunciamientos que incluyen en el concepto de domicilio la residencia de verano<sup>74</sup>, por entender el juez que el cambio de domicilio no rompe el nexo causal y además existe el carácter habitual en el uso de la misma en la temporada vacacional, el domicilio de la hija del interfecto al que este se dirigía todos los sábados para comer después del trabajo<sup>75</sup>, el domicilio de la madre política del trabajador<sup>76</sup> al que acudía periódicamente con su esposa para cuidar de la susodicha que estaba enferma y en el que pernoctaba, el domicilio de los suegros en cuya compañía vivía desde hace varios meses<sup>77</sup>, la casa de la novia a la que iba a comer<sup>78</sup>, la residencia temporal<sup>79</sup>. De estos

<sup>69</sup> STCT del 17 de febrero de 1984 (AR.22)

<sup>70</sup> STCT del 24 de septiembre de 2007 (AR.209)

<sup>71</sup> González Ortega, S.: *El origen y el destino del desplazamiento en el accidente “in itinere”: una interpretación flexible en torno a las características del trayecto así como del concepto de domicilio del trabajador*. (Comentario de la STS, Sala de lo Social, de 26 de diciembre 2013). *Nueva revista española de derecho del trabajo*, nº 168, 2014, pág 335-348.

<sup>72</sup> STS del 5 de noviembre de 1976 (AR.5162) en el mismo sentido, SSTS del 29 de septiembre de 1997 (AR.6851); del 17 de diciembre de 1997 (AR.9484); y la del 28 de febrero de 2001 (AR.2826)

<sup>73</sup> STS del 29 de septiembre de 1997 (AR.6851)

<sup>74</sup> STS del 16 de octubre de 1984 (AR.5284)

<sup>75</sup> STS del 24 de octubre de 1963 (AR. 4272)

<sup>76</sup> STS del 6 de febrero de 1964 (AR.476)

<sup>77</sup> STS del 3 de octubre 1966 (AR.4106)

primeros pronunciamientos apenas eran excluidos los que por su distancia hasta el lugar del trabajo no podían tener relación directa o exclusiva con el mismo o los que por su carácter esporádico o en atención a cuestiones estrictamente personales rompían el nexo causal de la relación laboral. Se desprende de esta primera etapa que lo relevante no era el domicilio, sino el punto de partida o destino con relación directa y exclusiva con el trabajo, justificando la naturaleza “*in itinere*” del accidente siempre que se diese dicha relación.

En un momento posterior, encontramos pronunciamientos en los que se dice que “*Lo exigido por la Ley es que haya un accidente ocurrido durante el transcurso de los desplazamientos anteriores o posteriores al trabajo: «al ir o al volver del lugar de trabajo» pero sin indicar cuál haya de ser el punto geográfico de origen o término en tales trayectos; si acaso, lo que se exige es que se trate del mismo lugar (pues sólo cabe «volver» en tal caso) pero no que se encuentre próximo, que sea el domicilio propio*”<sup>80</sup>, y en los que parece mantenerse el carácter amplio del concepto mantenido en la primera etapa y que está apoyado en hecho de que el precepto no nombra el lugar de partida o de regreso, entendido como tal el domicilio propio del trabajador y que además no es un aspecto que vaya a determinar la naturaleza laboral del trayecto. Sin embargo, por otro lado, existen numerosos pronunciamientos con los que se ha ido delimitando el concepto de *domicilio* y que han dado lugar a una segunda etapa a partir de los 90’ con un concepto más cerrado, apoyándose en un criterio de normalidad. A tal efecto, encontramos que el Supremo dictó: “*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*”. En este mismo sentido, otro pronunciamiento del Supremo que ayuda a la restricción del concepto fundamenta que “*Admitir –afirma la sentencia de 17-12-97– como domicilio habitual del trabajador el de cualquiera de sus ascendientes u otros próximos familiares cuya residencia, además, se encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo, desorbitaría el riesgo profesional concertado y asumido por la entidad gestora sobre las lesiones sobrevenidas al trabajador con ocasión o motivo del trabajo*”<sup>81</sup>. Y así, se apoya la idea de que no existirá normalidad cuando el lugar desde el que se vuelve al trabajo no es la residencia principal, sino la de su familia y no es tampoco una residencia secundaria de uso habitual, un lugar de comida o descanso, y que desaparece el elemento teleológico cuando la finalidad directa y principal del viaje no está determinada por el trabajo, aun cuando este fija el punto de regreso, sino que la finalidad es la estancia con los familiares.

<sup>78</sup> STS del 18 de febrero de 1969 (AR.633)

<sup>79</sup> STS del 21 de septiembre de 1970 (AR.3640)

<sup>80</sup> STSJ de Madrid del 16 mayo 2005 (AR 1520)

<sup>81</sup> STS del 19 enero 2005 (AR.2534)

En sus últimos pronunciamientos el Supremo ha reiterado que, para que exista el necesario nexo deberán cumplirse determinadas circunstancias y que se negará la naturaleza laboral del trayecto cuando este conduzca a una localidad distinta de la que constituye el domicilio habitual del trabajador. Se desprende de la doctrina judicial que la naturaleza laboral en función del sentido del camino, si se va o se vuelve del trabajo, deberá ser entendida en condiciones diferentes, ya que aún que el domicilio del que se parte no sea el habitual o normal si el trayecto es de ida al trabajo existe una apreciable relación causal, al contrario que si se da a la vuelta del trabajo y la persona trabajadora se dirige a otro lugar por causa ajena a la prestación de servicios<sup>82</sup>. Podemos determinar que de nuevo la doctrina judicial está interpretando el concepto desde una visión más abierta, ya que ha considerando también como AT “*in itinere*” el que sufre un trabajador al regreso a su domicilio familiar, domicilio este distinto al habitual para los días laborales pero no para los fines de semana en los que se desplazaba habitualmente a su residencia familiar<sup>83</sup>.

Podríamos concluir que, según nos muestran los diferentes pronunciamientos judiciales, en un principio los tribunales sí consideraron imprescindible<sup>84</sup> el concepto de domicilio para el análisis del presente elemento. Así, tal concepto fue definido de forma amplia apoyándose en la idea de que no debe ser considerado como factor determinante cuando el propio precepto no hace referencia al mismo. Posteriormente los pronunciamientos comienzan a cerrar el concepto de domicilio y vincularlo a factores de habitualidad y periodicidad en el uso. Sin embargo, en los últimos años han sido cada vez más los pronunciamientos que consideraban el domicilio desde una perspectiva otra vez más flexible<sup>85</sup> a razón de priorizar la naturaleza laboral del hecho, frente a las características del domicilio.

---

<sup>82</sup> STSJ del País Vasco del 6 julio de 2004 (AR.2058)

<sup>83</sup> STSJ de Extremadura del 29 de enero de 2013 (AR.57955)

<sup>84</sup> Gris González, J.C.: *El accidente “in itinere” y el Tribunal Supremo, Nueva revista española de derecho del trabajo*, Nº. 165/ 2014, págs. 179-194

<sup>85</sup> Borrajo Dacruz, E.: *El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales, Actualidad laboral*, nº 5, 2007, pág. 537-539.

#### 4.2.- Elemento Cronológico

El elemento cronológico está referido al tiempo que se invierte en el desplazamiento para ir o volver del trabajo y que debe ser analizado con la necesaria flexibilidad que de los hechos se deriven, no bastando con la simple demora para la exoneración del carácter laboral del trayecto. El tiempo que se utilice en el desplazamiento a de ser razonable y va a depender en mayor o menor medida de la distancia a recorrer, del medio de locomoción utilizado y de las circunstancias concurrentes en cada caso (estado de la carretera, el tráfico, condiciones meteorológicas). De esta forma, lo común será que el accidente tenga lugar en un momento próximo a las horas de entrada o de salida, pero no necesariamente deberá ser así<sup>86</sup>.

La continuidad en el trayecto se romperá cuando se produzcan paradas que dilaten en exceso el tiempo invertido habitualmente el trayecto. El análisis de estas situaciones será hecho en cada caso por los jueces para, según las circunstancias de cada caso, determinar si se ha superado el tiempo normal necesario para realizar el trayecto.

No se ha considerado rota la relación de causalidad cuando la persona trabajadora efectúa una parada de treinta minutos en el regreso a casa para refrescarse<sup>87</sup>, o cuando es de cuarenta minutos empleados en el aseo personal después del trabajo y en conversar con un amigo<sup>88</sup>, o cuando el trabajador decide atender a su sustento y posteriormente prefiere esperar en atención al estado del tráfico y de la temperatura para viajar en condiciones más idóneas<sup>89</sup>, o cuando el trabajador decide pernoctar en un hostal tras finalizar la jornada, encontrándose a las 20:00 a 230km de su domicilio, es en el traslado a las 6:00 del día siguiente cuando se produce el accidente que le provoca una incapacidad, esta incapacidad es derivada por AT “*puede concluirse que no se ha incumplido el elemento cronológico exigible en esta clase de desplazamientos, pues no puede atribuirse a motivos ajenos a la propia necesidad de descanso del trabajador, ni calificarse de injustificada y carente de toda motivación, la decisión de aquel de cenar y pernoctar en la ciudad de destino*”<sup>90</sup>, en el mismo sentido no se rompe la relación entre trayecto y trabajo cuando el accidente se produce en un itinerario que no es al del lugar de trabajo, sino al regresar desde su domicilio de fin de semana al domicilio de residencia habitual durante los días laborales, antes de desplazarse a su trabajo al día

---

<sup>86</sup> García Blasco, J.: *El accidente de trabajo in itinere en Aragón: análisis y prevención del riesgo*, Gobierno de Aragón, Departamento de Economía, Hacienda y Empleo, Zaragoza, 2007, pág.11.

<sup>87</sup> STS del 4 de noviembre de 1968 (AR.4712)

<sup>88</sup> STS del 9 de abril de 1969 (AR.1013)

<sup>89</sup> STCT del 30 enero de 1989 (AR.843)

<sup>90</sup> STSJ de Catilla-La Mancha del 16 diciembre de 2010 (AR.766)

siguiente en condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral<sup>91</sup>. Tampoco cuando se efectúa una parada de poco más de 1 hora para comer con su padre, en el domicilio de este<sup>92</sup>, ni la visita al hijo hospitalizado en centro que le cogía de paso<sup>93</sup>, ni la desviación para verificar alguna compra<sup>94</sup>, ni la demora de treinta minutos dedicados a tomar unas copas con otros compañeros de trabajo<sup>95</sup>, tampoco la interrupción de 2 horas, con desviación del trayecto habitual, para ir a un taller a reparar el coche propio<sup>96</sup>, ni el desvío y prolongación del tiempo invertido en el iter fundamento en el hecho de dejar a los hijos en casa de un familiar al tratarse de un día no lectivo<sup>97</sup>.

En sentido contrario, si el retraso en el inicio del *iter* o la dedicación al mismo de un tiempo mayor al normal no tiene una justificación, será circunstancia suficiente para romper el nexo causal y desvirtuar la naturaleza laboral del accidente. Tal es el caso de un trabajador que tras celebrar una cena de navidad en la que la empresa había contratado un servicio de transporte para sus trabajadores, decide a las 22.00 horas en la que termina la fiesta ir a otro bar con tres de sus compañero y es a las 23.15 horas cuando tiene lugar el accidente en el que fallece el trabajador. En este caso el juez en base a los hechos probados y el análisis de estos determinó que “*no puede estimarse que sea una mera parada normal en el camino sino que ya reviste unos caracteres de estancia bastantes prolongada, y si se desviaron de su camino normal, para ir en dirección contraria hacia un bar, donde permanecieron más de una hora, es evidente que se ha roto el nexo causal entre trabajo y domicilio*”<sup>98</sup>, o cuando atendiendo al horario laboral se produce el accidente más de cinco horas después de concluir el mismo<sup>99</sup>.

El *medio de locomoción* utilizado da lugar a situaciones en los que el tiempo utilizado en el trayecto puede variar con respecto al habitual, tal es el caso en el que “*se produjo ciertamente, una anticipación en el comienzo del viaje, pero además de que ello no introdujo ningún factor de riesgo distinto al existente en desplazamiento realizado una hora más tarde, estaba suficientemente justificado, por el tipo de vehículo en que se desplazaba susceptible de sufrir un pinchazo que le hubiera obligado a marchar andando los 3 kilómetros que separan ambas poblaciones, por lo que el adelanto era obligado si quería tener la seguridad de una llegada puntual a la panadería a las*

<sup>91</sup> STS del 26 de diciembre de 2013 (AR.371)

<sup>92</sup> STS del 16 de diciembre de 1971 (AR.4919)

<sup>93</sup> STS del 1 de febrero de 1972 (AR.438)

<sup>94</sup> STS del 28 de diciembre de 1973 (AR.4858)

<sup>95</sup> STS del 10 de abril de 1975 (AR.1436)

<sup>96</sup> STSJ Andalucía (Málaga) del 16 de abril de 1999 (AR.1186)

<sup>97</sup> STSJ de Galicia del 26 de marzo de 2012 (AR.133396)

<sup>98</sup> STS del 15 julio 1986 (AR.4523)

<sup>99</sup> STSJ de Canarias de 29 de septiembre de 1999 (AR.540)

11'30; y porque al tratarse de un necesario desplazamiento nocturno la prudencia aconseja anticiparlo lo más posible, pues cuanto más tarde se realizara más difícil sería coincidir con transeúntes o vehículos que le pudieran prestar auxilio en caso de necesitarlo”<sup>100</sup>. Así podemos ver como adelantar en una hora el comienzo del *iter* no es razón suficiente para determinar roto el nexo causal, ya que las circunstancias concurrentes en el caso hacen ver que es una actuación socialmente normal.

Por último, en referencia al elemento cronológico existen diferentes pronunciamientos en los que se hace referencia al *permiso del empresario* a ausentarse del trabajo por motivos personales y que puede parecer el motivo que dará su naturaleza laboral del accidente “*in itinere*” pero esto está aclarado por el TS cuando en uno de sus pronunciamientos dice que el accidente de un trabajador con permiso que se ausenta de la empresa para realizar un gestión privada relacionada con la declaración de la renta no podrá ser calificado de laboral: “*pues se debió a un motivo de interés particular que rompió el nexo causal con esa ida o vuelta, sin que la autorización empresarial para realizarlo implique otra cosa, como sostiene la sentencia impugnada, que la imposibilidad de cualquier sanción posterior por abandono del puesto de trabajo*”<sup>101</sup>.

Sí se considerará AT “*in itinere*” cuando este se produce durante una ausencia del trabajo con permiso del empresario y el accidente tiene lugar en el trayecto de vuelta al puesto, ya que en este caso si se mantiene el nexo causal que relaciona el trayecto con la obligación de ir a trabajar<sup>102</sup> pero no solo se da esta calificación en el camino de vuelta al puesto sino que también existen pronunciamientos en los que el accidente tiene lugar en el trayecto entre el trabajo y el domicilio, indiferentemente de que en un momento posterior se resuelvan asuntos personales<sup>103</sup>. Por lo tanto vemos como la existencia del nexo viene enmarcada por la naturaleza del viaje y no por la existencia o no del permiso, hecho que deberá ser analizado en cuanto a la consideración de una falta que pude acarrear una sanción para la persona trabajadora, siendo determinante que el trayecto venga determinado por la relación laboral, es decir, que es la obligación de ir al trabajo la que enmarca la trayectoria y el tiempo.

---

<sup>100</sup>STSJ de Murcia del 1 junio 1992 (AR.3270)

<sup>101</sup>STS del 29 de marzo de 2007 ( AR.3530)

<sup>102</sup> STSJ de Castilla y León del 16 noviembre de 1992 (AR.5375); STSJ de Cataluña del 15 de julio de 2011 (AR.330724)

<sup>103</sup> STSJ de Castilla-La Mancha del 11 diciembre de 2013 (AR.27742)

#### 4.3.- Elemento Geográfico o Topográfico

El elemento geográfico o topográfico hace referencia a que el AT “*in itinere*” debe ocurrir en el camino de ida o vuelta entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo. Esto ha sido establecido por la jurisprudencia, ya que el precepto 115.2 a) del TRLGSS solo dice que deberá ocurrir al ir o volver del trabajo, sin mencionar el punto del que se parte o al que se regresa. La jurisprudencia establece que el hecho debe ocurrir una vez que se “*ha iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo, transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia*” y “*considera que por domicilio debe entenderse el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, constitucionalmente protegido*”<sup>104</sup> dejando fuera del concepto los elementos comunes por los que la persona trabajadora debe pasar para ir al trabajo. De esta forma vemos como la doctrina está definiendo los límites en los que el trabajador comienza el *iter* y así poder determinar que accidentes son acaecidos en el trayecto y cuáles no.

Un accidente que tiene lugar en el domicilio, dentro del recinto cerrado, será un accidente común (ANL) y el que tiene lugar en el trabajo será un accidente laboral ordinario, también referido en el presente estudio como Accidente Laboral Común (ALC).

La jurisprudencia ha precisado que la persona trabajadora “*que está todavía en el domicilio, antes de salir o después de entrar en él, no está en el trayecto protegido y, por tanto lo que en él acaezca no es accidente “in itinere” (...)*”. Y como en ese supuesto se trataba de un trabajador que habitaba en una vivienda unifamiliar o en un apartamento situado en un bloque de pisos, existiendo en cualquier caso unas zonas comunes utilizables por todos los propietarios para entrar al piso propio desde la calle o bien para salir a ella desde el mismo, la Sala entendió acertada la doctrina que señalaba “*(...)que cuando el trabajador desciende las escaleras del inmueble en el que se ubica su vivienda ya no está en el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, constitucionalmente protegido, sino que ya ha iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo, transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia(...)*”, añadiendo que como “*(...)en este caso no hay duda alguna de que el accidentado realizaba el trayecto con la finalidad de ir al trabajo, no cabe sino concluir que se produjo el accidente “in itinere” al que se refiere el art. 115.2 a) de la LGSS(...)*”<sup>105</sup>. Encontramos el siguiente pronunciamiento que aclara cuándo podemos hablar de que

---

<sup>104</sup> STS del 26 de febrero 2008 (AR.3033)

<sup>105</sup> STS del 26 de febrero de 2008 (AR.1328)

el *iter* ha comenzado, alegando que: “*el accidente se produjo antes de que el trabajador abandonara su propiedad y, por tanto, no puede afirmarse que transitara por un lugar de libre acceso para cualquier otra persona, pese a que, ciertamente, como sostiene el trabajador en su escrito de impugnación, no consta que tal propiedad estuviera vallada o protegida por cualquier tipo de cerramiento. Lo decisivo es, por un lado, que, a los efectos que aquí interesan, debemos entender por domicilio el lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima (“morada fija y permanente”, en la primera acepción del DRAE), es decir, lo que comúnmente denominamos “vivienda” (“lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas”, también en la primera acepción del DRAE), y, por otro, que el abandono de ese espacio concreto (elemento geográfico) debe ponerse en relación directa con el inicio de otras actividades o circunstancias que, alejadas ya por completo de las primeras, así mismo ponen claramente de relieve una relación causal (elemento teleológico) con el comienzo (elemento cronológico) del trayecto que conduce en exclusiva al desempeño de la actividad laboral*”<sup>106</sup>. Así, se consideró AT “*in itinere*” el sufrido por un trabajador cuando empujando la motocicleta (idoneidad del medio) por la finca de su propiedad cae al suelo y sufre una IT, pues este había dejado atrás el espacio personal y privado que, al margen de su título jurídico, constituía su verdadero domicilio.

Una vez conocidos los límites a partir de los cuales ya se ha comenzado el trayecto o *iter* podemos pasar a analizar los factores que configuran el trayecto para poder ser considerado idóneo y establecer así su naturaleza laboral.

Los pronunciamientos vienen exigiendo que el trayecto deba ser adecuado, entendido como tal el normal, usual o habitualmente utilizado para acudir al trabajo sin que se vea roto el nexo causal cuando el comportamiento normal de la persona trabajadora responda a patrones de convivencia o comportamiento del común de las gentes<sup>107</sup>. En sentido contrario, no se apreciara la idoneidad del trayecto cuando este se produzca desde un punto localizado a larga distancia del lugar donde se realiza el trabajo y en un trayecto ajeno al que es normal para incorporarse al mismo<sup>108</sup>, tampoco cuando quede acreditado que se produzca “*siguiendo un camino o vía que no era la habitual, circulando por un carril sin asfalto*”<sup>109</sup>. Lo importante es que la conducta del individuo al elegir un

---

<sup>106</sup> SSTS del 14 de febrero 2011 (AR.2736) y del 26 diciembre 2013 (AR.371)

<sup>107</sup> STS del 21 de mayo de 1984 (AR.3054)

<sup>108</sup> STS del 19 enero 2005 (AR.2534)

<sup>109</sup> STS del 22 de diciembre 1987 (AR.9019)

trayecto no agrave el riesgo<sup>110</sup> y que esta elección no sea de carácter personal, ya que si es así, cualquiera de las dos características van a romper el nexo<sup>111</sup>.

En general, el trayecto habitual, será cualquier tipo de vía, calzada o camino que se use con normalidad por las personas aun cuando este no sea el camino más corto para ir al trabajo, pero si el que usan los trabajadores o las gentes del lugar. Las desviaciones que respondan a criterios de normalidad no romperán el nexo causal pero si lo harán cuando estas no tengan una justificación o la misma sea de carácter personal extrañas al trabajo.

De la recopilación jurisprudencial hecha por CAVAS podemos extraer numerosos pronunciamientos en los que se ha considerado como adecuado el trayecto hecho por: un sendero contiguo a las vías del tren<sup>112</sup>, los pasos a nivel sin guarda<sup>113</sup>, un trozo de vía férrea utilizado habitualmente durante los días de lluvia para salvar lo intransitable del trayecto ordinario<sup>114</sup>, un camino difícil pero seguido habitualmente por la generalidad de los vecinos<sup>115</sup>. Por el contrario, han sido excluidos de AT “*in itinere*” los que se han producido en el trayecto por: caminos peligrosos, elegidos por el trabajador y prohibidos por la empresa<sup>116</sup> o por la Guardia Civil<sup>117</sup>, o cuando se circulaba por un carril sin asfalto en lugar de por la carretera<sup>118</sup>, cruzar a pie una autopista<sup>119</sup>, utilizar un camino diferente al normal y más largo, sin existir razones que obligaran a ello o por motivos estrictamente personales<sup>120</sup>.

Ya conocemos casos en los que la persona trabajadora tiene dos domicilios, uno que usa los días laborales y otro familiar en el que pasa los fines de semana, pues bien, ahora en relación con el elemento geográfico debemos tener en cuenta que cuando el trabajador tiene un domicilio de estancia para los días laborales y otro de carácter familiar al que habitualmente va los fines de semana, se va a considerar AT “*in itinere*” el producido en el trayecto entre el trabajo y el domicilio familiar, siempre y cuando el trayecto sea directo. En este caso no podría hacer escala en el

---

<sup>110</sup> STS del 22 de diciembre de 1987 (AR.9019)

<sup>111</sup> Martínez Barroso, M.R.: *Unificación doctrinal respecto a la delimitación geográfica del "iterlaboris" en el accidente "in itinere" a propósito de la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 2005. Información laboral. Jurisprudencia*, N° 1, 2005, pág. 3-14.

<sup>112</sup> STS del 10 de junio de 1968 (AR.2727)

<sup>113</sup> SSTS del 9 de julio y 8 de octubre de 1962, (AR.2980 y 4362); la del 11 de febrero de 1964, (AR.923) y la del 3 de octubre de 1983, (AR.900)

<sup>114</sup> STS del 10 de febrero de 1965, (AR.1533)

<sup>115</sup> STS del 5 de julio de 1965, (AR.4387)

<sup>116</sup> STS del 1 de abril de 1960 (AR.1510)

<sup>117</sup> STS del 16 de febrero del 1963 (AR.845)

<sup>118</sup> STSJ de Galicia del 5 de marzo de 2012 (AR.108820)

<sup>119</sup> STCT del 15 de junio de 1983 (AR.5683)

<sup>120</sup> STSJ de Canarias del 4 de febrero de 2011 (AR.218789)

domicilio de estancia los días laborales ya que estarían rompiendo el nexo causal del trayecto entre el trabajo y su domicilio familiar<sup>121</sup>. Ahora esta premisa ha sido contradicha con la STS del 26 de diciembre de 2013 en la que, aun en dirección contraria, se ha considerado AT “*in itinere*” el accidente del trabajador que sufre al dirigirse de su domicilio familiar al habitual para los días laborales.

Podemos concluir que los pronunciamientos en relación con este elemento están muy caracterizados por el factor de *normalidad* en la elección del trayecto, lo que quiere decir que deberá estar justificada y debidamente probada que dicha elección no entraña un mayor riesgo y que se ha fundamentado en el comportamiento común de las gentes y sin ninguna relación con un interés personal ajeno al trabajo.

#### **4.4.- Elemento Mecánico**

Este elemento está referido al medio de transporte que la persona trabajadora utilice para realizar el trayecto que separa su domicilio del lugar de trabajo o viceversa. Este es un elemento que debido a su extensión en el análisis se ha visto conformado en un elemento de carácter propio pero que no deja de ser una parte del elemento geográfico/ topográfico, ya que, este comprende en definitiva todo lo que el itinerario habitual significa, incluido no solo el trayecto, sino el medio y la forma en que se realiza.

El medio de transporte deberá ser racional y adecuado para realizar el camino, entendido como tal el normal o habitual (público, privado o a pie) que no entrañe un peligro grave o inminente para la vida y que esté autorizado por la empresa o simplemente no prohibido expresa y razonablemente por la misma<sup>122</sup>.

La normalidad del medio vendrá determinada por el factor social, es decir, por el común de las gentes del lugar, y se analizará de forma genérica. Sin embargo, sí que será analizado en cada caso en concreto, la adecuación del medio a las circunstancias del sujeto y de las condiciones en las que se produce el desplazamiento<sup>123</sup>.

La utilización de un medio adecuado no es incompatible con la utilización de varios diferentes,

---

<sup>121</sup> STSJ de Extremadura del 29 de enero de 2013 (AR.57955)

<sup>122</sup> STS del 24 de enero de 1980 (AR.620)

<sup>123</sup> Hierro Hierro, F.J.: *Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado*, Revista Española de Derecho del Trabajo, núm. 173/2015, Aranzadi SA, Pamplona 2015, pág.3.

siempre que estos reúnan las condiciones de idoneidad.

Se ha descartado la existencia de AT “*in itinere*” cuando se han producido accidentes con medios de transporte sustancialmente peligrosos o modificados; cuando se ha realizado el trayecto en tractor y normalmente se hacía andado<sup>124</sup>, o cuando la persona trabajadora ha usado una motocicleta de su propiedad, contra la prohibición expresa de la empresa, que había dado orden de utilizar los coches puestos a disposición de su plantilla para desplazarse desde el lugar de trabajo y desde sus domicilios<sup>125</sup>.

Un caso susceptible de interpretación en cuanto al elemento mecánico es, el supuesto de un trabajador que dirigiéndose al centro de trabajo, sufrió un accidente (elemento teleológico), pero partiendo de lugar diferente al del domicilio habitual, recorriendo un trayecto también diferente del habitual (elemento geográfico) y utilizando un medio de transporte, que aunque previsiblemente propio, se apartaba del que últimamente utilizaba (elemento de transporte); se ha excluido la calificación de AT “*in itinere*” por la presencia del trabajador en domicilio diferente del suyo y la concurrencia de las tres circunstancias expresadas<sup>126</sup>.

Cuando la empresa ponga a disposición de su plantilla un medio de transporte colectivo, este será el que se considere como adecuado. Lo que no quiere decir que, la utilización de otro medio por motivos o razones justificados y siempre y cuando no exista una prohibición expresa y razonada por parte de la empresa para la utilización de este, dará lugar a la rotura del nexo causal. Así, el desplazamiento en un medio de transporte no permitido por la empresa se ha valorado como elemento que impide apreciar la existencia de AT “*in itinere*”, máxime si se transita por un camino no habitual y sin que conste que se dirigiera al trabajo<sup>127</sup>.

Hay que destacar que el TS ha defendido que la prohibición por parte de la empresa del uso de determinados medios no hace que la contraposición a la misma de la persona trabajadora rompa directamente el nexo causal necesario para que se dé el origen laboral del riesgo, sino que esa prohibición de la empresa debe estar debidamente razonada y fundamentada por la idoneidad de un medio frente al otro.

---

<sup>124</sup> STS del 3 de noviembre de 1967 (AR.3908)

<sup>125</sup> STS del 20 de febrero 1971, (AR.2532)

<sup>126</sup> STS del 20 de septiembre de 2005 (AR.7331)

<sup>127</sup> STS de 22 de diciembre de 1987 (AR. 9019)

La doctrina judicial reciente amplia la idoneidad del transporte al uso de medios no contaminantes como pueden ser la bicicleta<sup>128</sup>, los patines o monopatines<sup>129</sup>, en la medida en que dichas elementos se utilicen estrictamente para el desplazamiento al lugar de trabajo habiéndose producido el desplazamiento entre el centro de trabajo y el domicilio habitual, en el trayecto habitual y con un medio idóneo de transporte. Por la contra, nos encontramos con pronunciamientos en los que se ha roto el nexo causal cuando usando la bici como elemento idóneo de transporte, el trayecto se ha visto modificado por intereses particulares<sup>130</sup> relacionados con el deporte y ajenos a la obligación de ir a trabajar.

Podemos concluir que el trabajador es libre de elegir el medio de transporte más adecuado para su situación, siempre que la elección se fundamente en hechos de normalidad y estén justificados, sin contradecir prohibiciones fundamentadas hechas por la empresa y sin que tales elecciones expongan al trabajador aun mayor riesgo.

---

<sup>128</sup> STS 22 enero 2008 (AR.2076) y STSJ Murcia 30 septiembre 1993 (AR.3958)

<sup>129</sup> STSJ Cataluña del 12 de junio de 2014 (AR.1862)

<sup>130</sup> STSJ Comunidad Valenciana del 11 de febrero de 2003 (AR.2909) no considerando el accidente de trabajo *in itinere* al concurrir una serie de circunstancias que hacían que no se pudiera llegar a esta calificación. “*En efecto, y analizando el primero de los requisitos mencionados, el teleológico, nos encontramos con que, si bien ha quedado probado que el trabajador se dirigía a su domicilio en bicicleta, también se patentiza del propio relato de hechos probados, de lo recogido en los fundamentos jurídicos con valor fáctico y de los hechos no controvertidos y admitidos por las partes, que el Sr. Carlos utilizaba el tiempo de ida y vuelta del trabajo para la práctica del deporte del ciclismo, lo cual introduce un motivo o conveniencia personal totalmente ajenos y extraños al trabajo. Y precisamente porque de lo que se trataba en ese lapso temporal era de practicar deporte, el Sr. Carlos no acudía a su trabajo por el camino más corto posible, el que pasaba por el centro de la ciudad y llegaba al Hotel Brisas donde trabajaba, ni volvía a su casa, calle de la Macarena, por este trayecto, sino que escogió uno que lo alejaba del casco urbano y también de su domicilio [...]. Con ello vemos que el requisito topográfico tampoco queda cumplido ya que el trayecto utilizado no fue ni el más corto, normal o lógico, ni el más seguro*”

## 5.- SUPUESTOS EXCLUIDOS DEL AT “*IN ITINERE*”

En el presente capítulo he querido dar luz a los supuestos que se van a ver excluidos del concepto de AT “*in itinere*” y que han dado lugar a reiterada doctrina sobre la materia. Así, nos encontramos con supuestos excluidos bien, porque lo determina la ley como en el caso del apartado a) y b) del art. 115.4. y el apartado b) del art. 115.5 del TRLGSS o bien, porque de la jurisprudencia así se desprende, como es el caso de las enfermedades manifestadas en el trayecto. El caso del apartado a) del art 115.4 del TRLGSS no lo he considerado con la importancia suficiente para su análisis, ya que su interpretación es sencilla y no tiene la importancia jurisprudencial que por el contrario han adquirido los AT en los que es determinante para la calificación del mismo, la conducta de la persona trabajadora.

### 5.1.- Conducta imprudente de la persona trabajadora

Lo primero que debemos conocer es como el Legislativo ha redactado el precepto que excluye como AT a los producidos bajo una conducta de imprudencia temeraria pero no a los que se producen por una imprudencia profesional o imprudencia simple, esta última de exclusivo carácter jurisprudencial. Así dice el art. 115 de la TRLGSS:

- Para la imprudencia temeraria:

Apartado 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 ésta la que sea de tal naturaleza que ninguna relación guarde 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”.*

- Para la imprudencia profesional:

Apartado 5. “*No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo:*

- a) *La imprudencia profesional que es consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se deriva de la confianza que este inspira”.*

Conocidos los requerimientos legislativos, podemos entrar a analizar las características que según los pronunciamientos judiciales van a conformar una conducta imprudente. Hay que tener presente que cumplidos los requisitos que hemos visto con anterioridad para los AT y los AT “*in itinere*” se debe analizar la conducta de la persona trabajadora para así poder determinar si se ha cometido alguna imprudencia y de qué tipo, o si la acción ha sido dolosa y por tanto pierde su naturaleza laboral.

Debemos saber que cuando se habla de dolo es cuando la persona actúa conociendo desde el principio su mal hacer. Frente a las actuaciones imprudentes, donde la persona conocedora del riesgo actúa sin ser consciente de la lesividad del mismo. Debemos diferenciar, la imprudencia temeraria<sup>131</sup>, entendida como aquella situación extrema en la que la persona trabajadora no solo comete una infracción sino que obviando las más elementales normas asume riesgos de carácter significativo conociendo el peligro que entraña; de la imprudencia profesional<sup>132</sup> que tiene lugar cuando debido a la confianza y rutina que nace del desarrollo de un trabajo de forma continua se produce una falta de atención por la persona trabajadora que da lugar al accidente.

Así el Tribunal Supremo ha señalado que las imprudencias personales y temerarias pueden romper el nexo causal, siendo los comportamientos graves y abiertamente contrarios al actuar normal del común de las gentes los que pueden dar lugar a la ruptura del nexo laboral, invirtiendo la responsabilidad derivada del mismo. El concepto de imprudencia temeraria no tiene el mismo significado en el ámbito del ordenamiento laboral que en el penal, ya que la primera tiene por objeto sancionar con la pérdida de protección un riesgo específicamente cubierto, y la segunda proteger al colectivo social de los riesgos causados por conductas imprudentes<sup>133</sup>.

Por todo ello, será catalogado de AT “*in itinere*” el que sufra la persona trabajadora al ir o volver del trabajo, salvo que se produzca una conducta por su parte interpretable como imprudencia temeraria, entendida a tal efecto como la “*omisión de las más elementales medidas de precaución cuya puesta en práctica hubiera evitado el siniestro o situaciones en las que el evento lesivo es claramente previsible*”<sup>134</sup> o “*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, o cuando el trabajador consciente y voluntariamente contraría*

---

<sup>131</sup> STS del 27 de enero 2014 (AR.935)

<sup>132</sup> STS del 13 marzo de 2008 (AR.3040)

<sup>133</sup> STS del 10 de mayo de 1988 (AR.3595)

<sup>134</sup> STSJ de Andalucía del 2 de diciembre de 2003(AR.4206)

*las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal*”,<sup>135</sup>

A tenor de la naturaleza “*in itinere*” de los accidentes que en este trabajo se están analizando, muchos son los casos que tienen lugar en relación directa con la conducción de vehículos y con la infracción de las reglas de circulación con o son vehículo<sup>136</sup>. Es el análisis de la gravedad de la infracción cometida, condicionada por la conducta de la persona, el que ha dado lugar a una extensa doctrina<sup>137</sup> y de la que mayoritariamente se extrae que la mera exoneración de una norma de circulación “*no califica de temeraria la conducta del accidentando infractor*”<sup>138</sup>. Así nos encontramos con pronunciamientos en los que se ha resuelto que no existía imprudencia temeraria por saltarse una señal de stop<sup>139</sup>, por un adelantamiento antirreglamentario<sup>140</sup>, por conducir sin carné<sup>141</sup>, conducir con exceso de velocidad<sup>142</sup>, no respetar una señal de ceda el paso<sup>143</sup> o la actuación de un peatón que es tropellado por caminar por un tramo de la vía férrea<sup>144</sup>. De todo ello se puede concluir que el incumplimiento de las normas de circulación en sí mismas no infiere en una conducta de imprudencia temeraria.

En sentido contrario, no encontramos con pronunciamientos en los que una infracción administrativa, cuando no se respetan las normas de circulación, han entrañado un riesgo suficientemente elevado como para romper la naturaleza del nexo. Así vemos como, iniciar la marcha de la motocicleta que conducía el trabajador camino de su trabajo con el semáforo en rojo, antes de que se abriese el paso a los vehículos de su dirección de marcha, y colisionar por ello con un automóvil que circulaba correctamente<sup>145</sup>, o circular en sentido contrario a la dirección obligatoria conduciendo el ciclomotor de esa forma hasta colisionar con otro vehículo que circulaba de forma absolutamente reglamentaria y que salió de una calle lateral adyacente<sup>146</sup>, son actos que constituyen una conducta de imprudencia temeraria desde el momento en que las personas

<sup>135</sup> STS del 16 de julio de 1985 (AR.3787)

<sup>136</sup> Martínez Barroso, R.: *Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente “in itinere”*, Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención, Nº. 75/2010, pág. 22-29.

<sup>137</sup> Poquet Catalá, Raquel: *La doctrina judicial en la construcción del accidente de trabajo in itinere*, Trabajo y Seguridad Social, CEF, núm. 38, noviembre de 2014.

<sup>138</sup> STS del 19 de mayo de 1970 (AR.2616)

<sup>139</sup> STS del 10 de mayo de 1988 (AR.3595)

<sup>140</sup> STSJ de Andalucía del 9 de enero de 1995 (AR.158)

<sup>141</sup> STSJ de Andalucía del 3 de junio de 1992 (AR.3183); STSJ de Madrid del 8 de septiembre de 1992 (AR.4412); STSJ de Castilla-La Mancha del 11 de julio de 1996 (AR.2707)

<sup>142</sup> STSJ de Valencia del 25 de octubre de 1994 (AR.4047)

<sup>143</sup> STSJ de Cataluña del 20 de mayo de 1993 (AR.2527)

<sup>144</sup> STSJ de Cataluña del 28 de septiembre de 1993 (AR.3859)

<sup>145</sup> STS del 18 de septiembre de 2007 (AR.8446)

<sup>146</sup> STS del 22 de enero de 2008 (AR.2076)

“asumían indudablemente riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas, con desprecio del riesgo -para él y para otros usuarios de la vía pública- y la omisión de la diligencia más elemental exigible”<sup>147</sup>

Prueba de que el incumplimiento de las normas de circulación no determina la naturaleza de la conducta de la persona a la que acontece el hecho es, el caso de una trabajadora que llevando a sus hijos al colegio y quedando 5 minutos para la hora de entrada de los niños, sufre un accidente que no es catalogado de AT “*in itinere*” porque como sostiene la sentencia en su fundamentación jurídica la “*conducción del vehículo en el que se desplazaba a los menores hasta el centro escolar se efectuaba con el estrés o la tensión inherente a esa circunstancia y con la relajación de la atención que es propia de la prisa*”[...]“*la ausencia de uso del dispositivo de seguridad no jugó papel causal de ninguna clase en la génesis del accidente de tráfico*”<sup>148</sup>. Con lo que el juzgado está aclarando que no llevar puesto el cinturón de uso obligatorio no es un factor que determine la rotura del nexo, sino que esta se produce por la conducta imprudente de la trabajadora al estar conduciendo bajo unos claros síntomas de estrés.

Por otro lado, nos encontramos con pronunciamientos en los que el factor del consumo de alcohol o sustancias tóxicas da lugar a dudas sobre la naturaleza de la conducta. En este sentido lo que los tribunales vienen defendiendo es que el mero hecho de haber consumido alcohol o incluso superar el los límites permitidos por la ley no son hechos suficientes para determinar roto el nexo. Solo se considerará que ha existido una imprudencia temeraria cuando la conducta del trabajador se produzca con menoscenso evidente de las normas más elementales en la conducción de un vehículo.

Por todo ello, no concurre imprudencia temeraria solo por la de conducción con una tasa de alcohol en sangre superior a la permitida<sup>149</sup> o cuando la persona accidentada contenga en sangre 2,02 g/l<sup>150</sup>. Pero si que se da la imprudencia temeraria cuando dicha tasa es considerablemente elevada<sup>151</sup>. Lo que nos demuestra que para la calificación de la conducta lo más importante es el desprecio por las más elementales normas de conducta en relación con el comportamiento y no la tasa de alcohol o sustancias tóxicas en sangre<sup>152</sup>.

---

<sup>147</sup> STSJ del País Vasco del 1 de septiembre de 2011 (AR.1218)

<sup>148</sup> STSJ de Castilla y León, Valladolid del 4 de mayo de 2012 (AR.178061)

<sup>149</sup> STSJ de Andalucía del 9 de enero de 1995 (AR.158)

<sup>150</sup> STSJ de Canarias del 30 de diciembre de 1994 (AR.4957)

<sup>151</sup> STSJ de Catilla-La Mancha del 19 de febrero de 2003 (AR.2166)

<sup>152</sup> STSJ de Valencia del 10 de enero de 2012 (AR.158986)

Curioso es el caso en el que una accidente producido en el trayecto de vuelta a casa, es descatalogado de laboral por la siguiente razón indirectamente relacionada con la ingesta de alcohol. La juez señaló *"que la ingesta de alcohol no guardó relación causal alguna con el indicado atropello, que se produjo por la falta de cumplimiento del conductor de la normativa en la materia, y no por infracción imputable al peatón. Pero tal correcta apreciación no agota las posibles en el caso, porque aquella ingesta, y el hecho de que luego se detectara un grado de alcohol en sangre de 1,46 gr./l, pone de manifiesto una circunstancia de no menor importancia, a saber, que el tiempo y la aplicación del trabajador a una actividad personal de ocio o entretenimiento, tuvo una entidad que por su propia naturaleza desvincula el desplazamiento del necesario para llegar del trabajo al domicilio particular, aunque el trayecto se mantuviese"*<sup>153</sup>.

Por todo lo anterior, podemos concluir que la conducta del trabajador es un factor que influye de forma decisiva para la calificación jurídica del accidente "in itinere", rompiendo, en su caso, la relación de causalidad y por consiguiente la propia cobertura de las contingencias profesionales según la calificación de la misma.

## 5.2.- Enfermedades

La jurisprudencia señala que las enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto de ida y vuelta al trabajo no son calificadas como derivadas de accidente de trabajo porque la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el art. 115.3 de TRLGSS solo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida o vuelta del mismo<sup>154</sup>.

La calificación como laboral de los AT "in itinere" solo procede con respecto a los accidentes en sentido estricto, pero no con relación a los procesos morbosos de distinta etiología y manifestación<sup>155</sup>.

De esta forma, conforme a la doctrina del TS<sup>156</sup> :" 1) La presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo, solo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta del mismo; y 2) La asimilación a accidente de

---

<sup>153</sup> STSJ de Castilla-La Mancha del 27 de abril de 2011 (AR.196794)

<sup>154</sup> Sobrino González, G.M., *El infarto de miocardio como accidente laboral in itinere y como accidente de trabajo "en misión"* (Comentario a la STS 4<sup>a</sup> de 30 de mayo de 2003), *Relaciones Laborales*, Nº 1, 2004, págs. 579-586; STS del 20 de marzo de 1997 (AR. 1997/2590); STS del 30 de mayo de 2000 (AR. 2000/5891)

<sup>155</sup> Entre otras, SSTS del 11 de febrero de 2014 (AR.1626), del 16 de septiembre de 2013 (AR.7306), del 18 de junio de 2013, (AR.6099)

<sup>156</sup> SSTS del 20 de marzo de 1997 (AR.2590), del 16 de noviembre de 1998 (AR.9825), del 30 de mayo de 2000, (AR.5891) y del 6 de marzo de 2007 (AR.1867)

*trabajo del accidente de trayecto (“in itinere”) se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación.” Y ello es así porque, como señala la STS 16-11-98 ( RJ 1998, 9825) “En justificación de esta doctrina hay que tener en cuenta que el accidente *in itinere*, fue una creación jurisprudencial recogida posteriormente por el legislador en el Texto Articulado Primero de la Ley General de la Seguridad Social ( RCL 1990, 922/1049) , y es la manifestación típica del accidente impropio, que actualmente se consagra con carácter autónomo en el artículo 115.3 de la Ley General de la Seguridad Social , con la misma redacción del artículo 84.3 del texto de 1974 , que suprimía la referencia a la “conurrencia de las condiciones que reglamentariamente se determinen” en cuanto no deriva directamente de la ejecución del contenido de la relación de trabajo, sino de las circunstancias concurrentes, cual es el desplazamiento que derivan de la necesidad de hacer efectiva esa obligación sinalagmática, en forma tal que si esta no hubiera existido, no se hubiera producido la necesidad del desplazamiento y en consecuencia el accidente.*

*La presunción del legislador en el accidente *in itinere* se establece para la relación de causalidad con el trabajo, pero no en relación a la lesión o trauma que no es discutido. Por el contrario en relación con el número 3 del artículo 115 , 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 concurren 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 (...) En consecuencia no pueden ampliarse, mezclándolas, estas dos presunciones claramente diferenciadas por el legislador, como en esencia se pretende en el recurso que ha de ser desestimado por cuando la sentencia combatida sigue esa doctrina unificada”<sup>157</sup>*

Cuando hablamos de enfermedades nuestra regulación legal (TRLGSS) diferencia entre las *enfermedades de trabajo* [art. 115.2, apartados e), f) g)], en las que existe una relación de causalidad abierta entre el trabajo y la enfermedad; la *enfermedad profesional* (art. 116), en la que tal relación de causalidad está cerrada y formalizada; y la *enfermedad común* (art. 117.2), que es

---

<sup>157</sup> STS del 24 de junio de 2010 (AR.6303)

aquella que no puede incluirse en ninguna de las otras dos categorías. Y dentro de las *enfermedades de trabajo* se distinguen tres tipos: a) las que tienen causa exclusiva en el trabajo [apartado e)] y que son las 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*”; b) las que “*se agravan como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente*” [apartado f)]; y c) la enfermedades intercurrentes que “*constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinadas por el accidente*” [apartado g])<sup>158</sup>. Solo podrán considerarse como enfermedades de trabajo aquellas que tengan una relación directa con él, es decir, que surjan con motivo de la ejecución del mismo, independientemente de que se manifiesten por primera vez “*in itinere*”, o que existiendo anteriormente se vean agravadas por el accidente sufrido. Y es que, ya conocemos las exigencias de la doctrina respecto a la presencia del *nexo causal*, presencia que puede darse de dos formas, recuérdese: “*Respecto de la definición del accidente laboral, la doctrina destaca la exigencia general de relación de causalidad entre el trabajo y la lesión que impone la definición contenida en el número primero; bien de manera estricta (“por consecuencia”) o bien en forma más amplia o relajada (“con ocasión”), de manera que en este último caso ya no se exige que el trabajo sea la causa determinante del accidente, sino que es suficiente la existencia de una causalidad indirecta, quedando excluida del carácter laboral -tan solo- la ocasionalidad pura. A lo que entendemos, la diferencia queda más resaltada si se considera que en el primer supuesto [«por consecuencia»] estamos en presencia de una verdadera «causa» [aquello por lo que -propter quod- se produce el accidente], mientras que en el segundo caso [«con ocasión»], propiamente se describe una condición [aquello sin lo que -sine qua non- se produce el accidente], más que una causa en sentido estricto*”<sup>159</sup>.

Podemos ver como la jurisprudencia en un principio consideró que se estaba en tiempo y lugar de trabajo<sup>160</sup> cuando la persona trabajadora sufría un accidente “*in titinere*” y como ahora es doctrina unificada<sup>161</sup>, la que niega tal presunción, de forma que quien pretenda la calificación como accidente de trabajo de una enfermedad causada por el trabajo está obligado a probar el nexo causal.

Para finalizar este apartado quiero hacer mención de los casos en los que la persona trabajadora padece una enfermedad cardiovascular que se manifiesta “*in itinere*” y que se da en forma de infarto, ya que son una parte importante de la doctrina referente a las enfermedades manifiestas en

<sup>158</sup> STS del 7 de octubre de 2003 (AR.7724)

<sup>159</sup> STS del 27 de febrero de 2008 (AR.1546)

<sup>160</sup> STSS del 23 de junio de 1976 (AR.3647) y del 10 de diciembre de 1984 (AR.6358)

<sup>161</sup> STST del 4 de julio de 1995 (AR.5906), del 21 de septiembre de 1996 (AR.6766), del 20 de marzo de 1997 (AR.2590), de 16 de noviembre de 1998 (AR.9825), del 14 de diciembre de 1998 (AR.10507), del 21 de diciembre de 1998 (AR.314), del 22 de junio 1999 (AR.506), del 30 de mayo de 2000 (AR.5891), del 11 de diciembre de 2000 (AR.807), del 30 de mayo de 2003 (AR.5326), del 30 de junio de 2004 (AR.6941) y del 16 de julio de 2004 (AR.8234).

el trayecto, y de ellas podemos encontrar pronunciamientos a favor<sup>162</sup> de la naturaleza laboral de la enfermedad y en contra por la falta de elementos que sostengan el necesario nexo causal. En este caso nos encontramos con pronunciamientos a favor y en contra, según exista o no la constatación del nexo causal, así:

- Las características del puesto de trabajo pueden acreditar la vinculación de la enfermedad con el trabajo, como en el caso del infarto sufrido al ir al trabajo, teniendo el trabajador accidentado un puesto de trabajo de relevante suciedad, humos y detectándose en la autopsia que tenía unos pulmones antracónicos<sup>163</sup>.
- La responsabilidad que el desempeño de determinados puestos de trabajo comporta es un factor valorado como relevante para acreditar la vinculación de la enfermedad “*in itinere*” con el trabajo. Así se ha declarado que existe vinculación de la enfermedad con el puesto de trabajo de Director de una Oficina bancaria<sup>164</sup> y no en la de un agente de terminal<sup>165</sup>.
- La situación laboral del trabajador en la empresa (como puede ser la falta de abono de los salarios y la inclusión del trabajador en un expediente de regulación de empleo) puede justificar el nexo causal en el infarto sufrido “*in itinere*”<sup>166</sup>.

Se considera que no hay acreditación del nexo causal entre trabajo y la enfermedad surgida en el trayecto, cuando:

- Por el hecho de que el suceso se produzca en las proximidades del lugar de trabajo, tras finalizar la jornada laboral<sup>167</sup>.
- El infarto se produce en un momento inmediato al inicio de la jornada laboral<sup>168</sup>.
- La dolencia que tuvo el trabajador -desvanecimiento- se produjo en la estación de metro, al dirigirse al trabajo<sup>169</sup>.

---

<sup>162</sup> STSS del 12 de diciembre de 1985 (AR.6103), del 17 de enero de 1986 (AR.285) y del 4 de julio de 1988 (AR.5752)

<sup>163</sup> STSJ del País Vasco del 13 de mayo de 1993 (AR.3345)

<sup>164</sup> STS del 21 de septiembre de 1996 (AR.6766)

<sup>165</sup> STS del 4 de julio de 1988 (AR.5752)

<sup>166</sup> STS del 4 de noviembre de 1999 (AR. 389) que inadmite el recurso de casación para la unificación de doctrina frente a la STSJ País Vasco del 16 de septiembre de 1998.

<sup>167</sup> STSJ de Cantabria del 26 de enero de 1990 (AR. 665)

<sup>168</sup> STSJ de Madrid del 2 de febrero de 1990, (AR. 889)

<sup>169</sup> STS del 30 de mayo de 2000 (AR.5891)

### 5.3.- Intervención de un tercero

No impide la calificación de un accidente como de trabajo “*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*”<sup>170</sup>. Se desprende del anterior precepto que el factor principal para que se considere AT es que la persona causante del mismo tenga una relación con el trabajo.

“*No puede negarse que la actuación de un tercero, incluso con culpabilidad civil o criminal concurrente, no debe impedir, en algunos casos, la declaración de accidente de trabajo. Y así, cuando la actuación de ese tercero se revela que tiene su razón de ser en el trabajo realizado por la víctima o con ocasión de este último, indudablemente, no se podrá negar el carácter de accidente laboral a la agresión sufrida en tales circunstancias (...)*”<sup>171</sup>. Tal es el caso de la muerte de un trabajador que cuando realizaba su labor fue asesinado por un terrorista, acaeció con ocasión de su trabajo -si no hubiera estado trabajando no le habría ocurrido<sup>172</sup>, o el fallecimiento de la víctima de un atentado<sup>173</sup> y también la muerte a mano airada<sup>174</sup>, en cuanto la víctima se encaminaba a su quehacer habitual al ser asesinado. En este mismo sentido nos encontramos los casos en los que, por las circunstancias que lo rodea, el suceso deba ser calificado como caso fortuito, tal y como aparece configurado por la doctrina<sup>175</sup>, se trata de un hecho que no hubiera podido preverse o que previsto fuera inevitable, siendo inexcusable la imprevisibilidad del daño causado<sup>176</sup>.

Así mismo la jurisprudencia y debido a la presunción de laboralidad del precepto que analizamos se ha pronunciado con respecto a la responsabilidad de la carga de la prueba en este caso a la persona que quiere demostrar que no existe relación alguna con el trabajo, en este sentido, “*no estando acreditado que la agresión no guarda relación alguna con el trabajo*”<sup>177</sup> se califica de accidente de trabajo “*in itinere*” la agresión recibida por el causante en el trayecto que va de su domicilio al centro de trabajo.

“*(...)Sin embargo, cuando los hechos enjuiciados, aunque materialmente se produzcan en el*

<sup>170</sup> Art. 115.5.g) del Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

<sup>171</sup> STS del 20 de junio de 2002 (AR.7490)

<sup>172</sup> STS del 3 de mayo de 1988 (AR.4979)

<sup>173</sup> STS del 14 de diciembre de 1981 (AR.5081)

<sup>174</sup> STS del 21 de diciembre de 1982 (AR.7877)

<sup>175</sup> STSS del 4 de noviembre de 2004 (AR.6717), del 29 de abril de 1988 (AR.3302) , del 1 de diciembre de 1994 (AR.10359) y del 31 de marzo de 1995 (AR.2795)

<sup>176</sup> STS del 19 de febrero de 2013 (AR.910): Esta ha sido anulada y casada por tratarse de un hecho fortuito que fue desestimado de su naturaleza laboral por falta de relación con el trabajo, eludiendo la doctrina del propio Tribunal.

<sup>177</sup> STSJ de Canarias del 5 de noviembre de 2013 (AR.1109)

*trayecto que conduce al centro de trabajo y precisamente cuando se inicia dicho trayecto, si responden a una motivación claramente ajena al trabajo, en sí mismo considerado, (...) no puede calificárseles de propio accidente laboral*<sup>178</sup>. Así se desestimó el presente caso en el que el trabajador es atacado por un tercero que efectuando unos disparos sobre el trabajador provoca su muerte, la parte actora reclama la calificación de laboral que es rechazada por inexistencia de relación del tercero con el trabajo y la motivación personal que existía entre ambos.

Podemos concluir que por un lado, deberá desprenderse de los hechos probados la relación del tercero con el trabajo o la posibilidad de, no existiendo una relación entre la víctima y el tercero, se haya producido por un hecho fortuito que no rompe el nexo causal, y por otro lado, si lo que se pretende es demostrar la ruptura del mismo, debe quedar demostrado la motivación personal de la víctima o estar acreditado que no guarda relación alguna con el trabajo. Si no queda demostrado alguno de los dos elementos, la naturaleza del hecho se considerará laboral.

---

<sup>178</sup> STS del 20 de junio de 2002 (AR.7490)

## 6.- REFORMULACIÓN DEL AT “*IN ITINERE*” A TENOR DE LA DOCTRINA INCLUIDA EN LA STS DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2013.

Para terminar de conocer cuáles son las características que conforman el concepto de AT “*in itinere*” no podemos olvidarnos de hacer un análisis de la sentencia del Tribunal Supremo, Sala 4<sup>a</sup>, de 26 de diciembre de 2013, que sin duda da un salto enorme en la interpretación de lo que hasta el momento<sup>179</sup> era la aplicación de los cuatro elementos específicos de una AT “*in itinere*”.

La relación fáctica de la sentencia a la que he hecho referencia se refiere a un trabajador que prestaba servicios en una empresa localizada en un municipio de la provincia de Soria y que de lunes a viernes el trabajador tenía su domicilio en otra localidad a 15km del centro de trabajo. El trabajador, de forma habitual, se desplazaba los fines de semana a su domicilio familiar situado en la provincia de León, a más de 350km de la localidad en la que estaba contratado, con el objetivo de descansar con la familia. El accidente de tráfico tiene lugar en el trayecto entre el domicilio familiar y el habitual para los días laborales, que efectúa el domingo con el objetivo de descansar en el domicilio de Soria y comenzar la jornada al día siguiente.

En un primer momento la incapacidad temporal del accidente es considerada por el INSS derivada de un accidente no laboral, ya que consideró que el elemento teleológico se había roto porque el motivo principal del viaje era la estancia con la familia y no el trabajo. También la misma resolución administrativa consideró que no se cumplía el elemento cronológico pues el accidente se produce a las 21.15 horas del domingo, horario que no está próximo al de entrada al trabajo.

Es el trabajador el que recurre dicha resolución ante el Juzgado de lo Social de León que estimando la demanda, entiende a bien resolver que la naturaleza de la contingencia era de origen profesional. Ahora la mutua correspondiente es la que recurre dicha sentencia del Juzgado ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León quien revocó la sentencia dejando sin efecto la resolución recurrida. Finalmente el trabajador interpone un recurso de casación de doctrina ante el Tribunal Supremo, quien dicta sentencia del 26/12/13 en la que estima el recurso y casa la sentencia del TSJ, confirmando la sentencia dictada por el Juzgado de lo Social de León.

El TSJ destaca en su fundamentación jurídica que: “*esta sala conoce otras sentencias del TSJ pero entiende que ya el de por si carácter expansivo o desbordante del concepto de accidente in itinere, se vería exacerbado o ampliado de manera que se desnaturalizaría si se admitiesen situaciones como las que nos ocupan. Piénsese que dicha situación sería equiparable a la de*

<sup>179</sup> Palomino Saurina, P.: *Revisión de los elementos que definen el accidente de trabajo in itinere: comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013. Diario La Ley*, Nº 8299/2014, pág. 22-35

*persona que tiene un accidente al acudir a dormir a su domicilio después de pasar el día de asueto, para el día siguiente acudir al trabajo. Así las cosas entiende esta sala que no concurre el elemento teológico cual es la finalidad de acudir al trabajo sino que predomina el interés familiar”*

El TS apoyándose en la Sentencia del 29/9/1997 en la que se consideraba AT “*in itinere*” el que sufre la persona trabajadora al regresar de su vivienda de vacaciones al lugar de trabajo y destaca que lo importante es “*que esta ampliación opera a partir de criterios de normalidad dentro de los que se produce una conexión entre el desplazamiento y el trabajo*”<sup>180</sup>

Según destaca el TS, el supuesto que estamos estudiando se caracteriza por un elemento intencional por parte del trabajador referido al hecho de querer mantener su residencia en el domicilio de los fines de semana que se manifiesta por la vuelta al mismo los días no laborales de forma periódica. Así, se desprende de esta interpretación que, podrá considerarse como punto de partida o de retorno desde o al el puesto de trabajo tanto el domicilio familiar como el de los días laborales, destacando que lo importante es la habitualidad en la conducta de movilidad.

Hasta aquí solo hemos visto de nuevo una extensión del concepto de domicilio, sin embargo el mayor cambio cualitativo que nos ofrece esta resolución está referido al concepto de “trayecto” pues se incluye como laboral el accidente teniendo en cuenta la interrupción que se produce en el trayecto, y admite por primera vez, que existe un nexo causal cuando el accidente tiene lugar entre dos domicilios del trabajador y a doce horas de comenzar la jornada, frente a la doctrina ya sentada sobre la ruptura del nexo cuando el hecho se produce a gran distancia del centro y en un camino distinto al habitual<sup>181</sup>.

Podemos observar como con esta sentencia se ha dado un gran cambio en la interpretación de los AT “*in itinere*”. Primero desde el punto de vista del elemento teleológico que se ha apoya en que el viaje esta exclusivamente realizado a razón del trabajo, sin referencia al domicilio de procedencia, recordemos casos en los que el trabajador sufre el accidente cuando volvía de casa de sus padres<sup>182</sup> por motivos de trabajo o de casa de la persona con la que tiene un vínculo sentimental y a la que iba con habitualidad<sup>183</sup> y que el TS consideraba roto el nexo causal por no tratarse de la vivienda habitual. Y segundo en referencia al elemento cronológico en el que el TS ha entendido como correcta y adecuada la opción de descansar previamente al comienzo de la jornada y dice que “*aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar del trabajo ...no rompe*

---

<sup>180</sup> STS de 29 de septiembre de 1997 (AR.6851)

<sup>181</sup> STS del 8 de junio de 1987 (AR.4141)

<sup>182</sup> STS del 19 de enero de 2005 (AR.2534)

<sup>183</sup> STS del 28 de febrero de 2001 (AR.2826)

*la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de la residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral*” Así el nexo causal no se rompe aun que exista un primer trayecto entre los dos domicilios y además este se produzca casi 12 horas antes del comienzo de la jornada laboral.

Por todo esto, debemos estar pendientes a los nuevos pronunciamientos que se produzcan en referencia a esta Sentencia, ya que se ha dado la posibilidad de incluir en el ámbito laboral muchos accidentes que anteriormente hubiesen sido considerados como comunes por la rotura del nexo causal a partir de los elementos teleológico, cronológico, geográfico y mecánico y que ahora parece ser que son reinterpretados de una forma más amplia<sup>184</sup>, si cabe, para dar fuerza a la adaptación a la nueva “*realidad social*” y también a “*las nuevas formas del trabajo*”.

---

<sup>184</sup> Iglesias Cabero, M.: *Nuevos horizontes del accidente in itinere. Comentario a la STS de 26 de diciembre de 2013. Diario La Ley*, Nº 8255, 2014, pág. 35-40.

## 7.- CONCLUSIONES

1.- La redacción que define el AT en el TRLGSS data, sin apenas cambios, desde 1900, en lo que al AT se refiere. Esto demuestra una efectiva redacción de la misma desde los primeros momentos pero son muchos los años que han pasado sin cambios significativos que se hayan plasmado en el precepto, todo se ha dejado a manos de la jurisprudencia. Por ello, los tribunales han debido dar respuesta a los cambios económicos, sociales e incluso a los avances tecnológicos. Los hábitos para ir y venir del trabajo, cambian permanentemente. El precio de la vivienda hace que las familias vivan lejos de su lugar de trabajo, que los trayectos sean cada vez más largos y que sea habitual desplazarse en coche particular. Por ello los accidentes “*in itinere*” se han incrementado; y, además, los pronunciamientos judiciales han debido adaptarse a este proceso, *flexibilizando progresivamente el concepto de accidente “in itinere”*, para dar respuesta a todos estos cambios, y dar respuesta a la realidad social como exige el artículo 3 del Código civil.

2.- *El Orden social se apoya en el principio pro operario* como principio sustantivo y de ahí que el concepto haya venido flexibilizándose también por esta vía con la idea de proteger cada vez en más situaciones a las personas trabajadoras que sufren un accidente. La mayor protección que supone la calificación de un riesgo como AT en lugar de cómo accidente no laboral, favorece la inclusión de situaciones diversas en la calificación general de AT y de AT “*in itinere*” en particular. Pero, ¿hasta dónde podemos llegar con esto? ¿Por qué no existe una idea clara de la situación que puede ser considerada AT “*in itinere*”? ¿Qué teorías podemos encontrar para dar solución a esta falta de regulación? Sin duda, una mayor precisión sobre los elementos que configuran este tipo de accidentes facilitaría su identificación.

3.- Son muchos los pronunciamientos que nuestros juzgados dan en referencia a este tema. Toda la calificación del accidente de trabajo está sometida a la “causalización judicial”. Las personas trabajadoras quieren que el suceso sea calificado “como de trabajo” y acuden a los tribunales buscando esa protección reforzada de los riesgos profesionales. *Ahora bien, esta situación de calificación “judicial” provoca inseguridad jurídica*. Los tribunales de primera instancia, pueden interpretar el concepto de accidente “*in itinere*” de una manera concreta, pero puede ser posteriormente corregido en instancia superior. Realmente, se puede interpretar que “cualquier acto” puede finalmente ser calificado “como laboral”.

4.- Sin embargo, se pueden aplicar los criterios jurisprudenciales para tener un concepto más estricto de accidente de trabajo “*in itinere*”. El núcleo fundamental de la jurisprudencial para estos accidentes que *solo puede calificarse como tal aquél que se produce en un desplazamiento que*

viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo o volver de éste. En el accidente “*in itinere*” la relación de causalidad no es entre el tiempo y lugar de trabajo y por ello, debe quedar acreditado que el trayecto o recorrido utilizado por el trabajador en el momento del accidente puede considerarse lugar y se encuentra dentro del tiempo de trabajo. Es decir, *no existe presunción iuris tantum* sino que corresponde a la parte que alega la existencia de un accidente “*in itinere*” demostrar dicha relación de causalidad. Pero a la vez, se amplía cuando la simple infracción de las normas reguladoras del tráfico no implica, por sí sola, la aparición de una conducta imprudente calificada de temeraria, pues es obvio que no todas ellas tienen el mismo alcance e intensidad, debiendo analizarse en cada caso concreto.

5.- Por último en cuanto a las enfermedades “*in itinere*”, están excluidas del concepto de AT “*in itinere*” las que surjan durante el trayecto o recorrido al ir o volver del trabajo. Tampoco aquí se aplica la presunción del 115.3, pues ésta solo procede respecto de las enfermedades de carácter laboral que aparecen en el tiempo y lugar de trabajo y no de las que aunque tengan esa naturaleza aparecen en el recorrido de ida al trabajo o vuelta al mismo. Es decir, el concepto de AT “*in itinere*” es únicamente extensible a las lesiones que aparecen como consecuencia de un *acontecimiento súbito, repentino y violento* en sentido estricto, no como consecuencia de un proceso de deterioro patológico. En este último caso, sería accidente de trabajo “puro” si se demuestra que la enfermedad aparece “en tiempo y lugar de trabajo”.

## ANEXOS

### 1.-RELACIÓN CRONOLÓGICA DE SENTENCIAS

#### **Tribunal Supremo (Sala de lo Social)**

- STS del 1 de abril de 1960 (AR.1510)
- STS del 9 de julio 1962 (AR.2980)
- STS del 8 de octubre de 1962 (AR.4362)
- STS del 16 de febrero del 1963 (AR.845)
- STS del 24 de octubre de 1963 (AR. 4272)
- STS del 6 de febrero de 1964 (AR.476)
- STS del 11 de febrero de 1964, (AR.923)
- STS del 10 de febrero de 1965, (AR.1533)
- STS del 5 de julio de 1965, (AR.4387)
- STS del 3 de octubre 1966 (AR.4106)
- STS del 26 de octubre de 1966 (AR.4684)
- STS del 3 de noviembre de 1967 (AR.3908)
- STS del 10 de junio de 1968 (AR.2727)
- STS del 4 de noviembre de 1968 (AR.4712)
- STS del 18 de febrero de 1969 (AR.633)
- STS del 9 de abril de 1969 (AR.1013)
- STS del 19 de mayo de 1970 (AR.2616)
- STS del 21 de septiembre de 1970 (AR.3640)
- STS del 22 de enero de 1971 (AR.350)
- STS del 20 de febrero 1971, (AR.2532)
- STS del 16 de diciembre de 1971 (AR.4919)
- STS del 1 de febrero de 1972 (AR.438)
- STS del 28 de diciembre de 1973 (AR.4858)
- STS del 10 de abril de 1975 (AR.1436)

- STS del 23 de junio de 1976 (AR.3647)
- STS del 5 de noviembre de 1976 (AR.5162)
- STS del 24 de enero de 1980 (AR.620)
- STS del 14 de diciembre de 1981 (AR.5081)
- STS del 21 de diciembre de 1982 (AR.7877)
- STS del 3 de octubre de 1983, (AR.900)
- STS del 21 de mayo de 1984 (AR.3054)
- STS del 16 de octubre de 1984 (AR.5284)
- STS del 10 de diciembre de 1984 (AR.6358)
- STS del 16 de julio de 1985 (AR.3787)
- STS de 10 de febrero de 1986 (AR.732)
- STS del 15 julio 1986 (AR.4523)
- STS del 8 de junio de 1987 (AR.4141)
- STS del 22 de diciembre de 1987 (AR.9019)
- STS del 29 de abril de 1988 (AR.3302)
- STS del 3 de mayo de 1988 (AR.4979)
- STS del 10 de mayo de 1988 (AR.3595)
- STS del 4 de julio de 1988 (AR.5752)
- STS del 29 de septiembre de 1988 (AR.7148)
- STS del 26 de diciembre de 1988 (AR.9909)
- STS de 11 de abril del 1992 (AR.1901)
- STS del 1 de diciembre de 1994 (AR.10359)
- STS del 31 de marzo de 1995 (AR.2795)
- STS de 27 de diciembre de 1995 (AR.9846)
- STS de 15 de febrero de 1996 (AR.1022)
- STS del 21 de septiembre de 1996 (AR.6766)

- STS del 20 de marzo de 1997 (AR.2590)
- STS de 29 de septiembre de 1997 (AR.6851)
- STS del 17 de diciembre de 1997 (AR.9484)
- STS del 4 de mayo de 1998 (AR.4091)
- STS del 16 de noviembre de 1998 (AR.9825)
- STS del 4 de noviembre de 1999 (AR.389)
- STS del 30 de mayo de 2000 (AR.5891)
- STS del 11 de julio de 2000 (AR.7409)
- STS del 28 de febrero de 2001 (AR.2826)
- STS del 24 de septiembre de 2001 (AR.595)
- STS del 20 de junio de 2002 (AR.7490)
- STS del 7 de octubre de 2003 (AR.7724)
- STS del 4 de noviembre de 2004 (AR.6717)
- STS del 19 de enero de 2005 (AR.2534)
- STS del 8 de marzo de 2005 (AR.4485)
- STS del 14 de julio de 2005 (AR.8632)
- STS del 20 de septiembre de 2005 (AR.7331)
- STS del 6 de marzo de 2007 (AR.1867)
- STS del 29 de marzo de 2007 (AR.3530)
- STS del 11 de junio de 2007 (AR.6630)
- STS del 18 de septiembre de 2007 (AR.8446)
- STS del 22 de enero de 2008 (AR.2076)
- STS del 26 de febrero 2008 (AR.3033)
- STS del 26 de febrero de 2008 (AR.1328)
- STS del 27 de febrero de 2008 (AR.1546)
- STS del 13 marzo de 2008 (AR.3040)

- STS del 10 de diciembre de 2009 (AR.2108)
- STS del 24 de junio de 2010 (AR.6303)
- STS del 22 de julio 2010 (AR.728)
- STS del 14 de febrero 2011 (AR.2736)
- STS del 19 de febrero de 2013 (AR.910)
- STS del 15 marzo 2013 (AR.3839)
- STS del 18 de junio de 2013, (AR.6099)
- STS del 16 de septiembre de 2013 (AR.7306)
- STS del 26 de diciembre de 2013 (AR.371)
- STS del 27 de enero 2014 (AR.935)
- STS del 11 de febrero de 2014 (AR.1626)
- STS del 24 de febrero de 2014 (AR.2771)

### **Tribunal Central de Trabajo**

- STCT del 15 de enero de 1973 (AR.104)
- STCT del 15 de junio de 1983 (AR.5683)
- STCT del 17 de febrero de 1984 (AR.22)
- STCT del 6 de junio de 1986 (AR.4124)
- STCT del 30 enero de 1989 (AR.843)
- STCT del 24 de septiembre de 2007 (AR.209)

### **Tribunales Superiores de Justicia (Sala de lo Social)**

- STSJ de Cantabria del 26 de enero de 1990 (AR.665)
- STSJ de Madrid del 2 de febrero de 1990, (AR.889)
- STSJ de Cataluña de 20 de diciembre de 1991 (Ar.6773)

- STSJ de Murcia del 1 junio 1992 (AR.3270)
- STSJ de Andalucía/Granada del 3 de junio de 1992 (AR.3183)
- STSJ de Madrid del 8 de septiembre de 1992 (AR.4412)
- STSJ de Castilla y León/Valladolid del 16 noviembre de 1992 (AR.5375)
- STSJ del País Vasco del 13 de mayo de 1993 (AR.3345)
- STSJ de Cataluña del 20 de mayo de 1993 (AR.2527)
- STSJ de Cataluña del 28 de septiembre de 1993 (AR.3859)
- STSJ Murcia 30 septiembre 1993 (AR.3958)
- STSJ Cantabria 27 octubre 1993 (AR.4411)
- STSJ de Valencia del 25 de octubre de 1994 (AR.4047)
- STSJ de Andalucía/Granada del 9 de enero de 1995 (AR.158)
- STSJ de Castilla-La Mancha del 11 de julio de 1996 (AR.2707)
- STSJ del País Vasco del 21 de enero de 1997 (AR.106)
- STSJ Andalucía (Málaga) del 16 de abril de 1999 (AR.1186)
- STSJ de Canarias/ Las Palmas de 29 de septiembre de 1999 (AR.540)
- STSJ de Catilla-La Mancha del 19 de febrero de 2003 (AR.2166)
- STSJ de Madrid del 20 octubre 2003 (AR.591)
- STSJ de Andalucía/Granada del 2 de diciembre de 2003(AR.4206)
- STSJ del País Vasco del 6 julio de 2004 (AR.2058)
- STSJ de Madrid de 4 de mayo de 2005, (AR.12738)
- STSJ de Madrid del 16 mayo 2005(AR.1520)
- STSJ de Aragón del 8 de junio de 2005 (AR.186989)
- STSJ de Murcia del 9 de julio de 2007 (AR.2830)
- STSJ de Navarra del 28 junio de 2010 (AR.417851)
- STSJ de Catilla-La Mancha del 16 diciembre de 2010 (AR.766)
- STSJ de Canarias/Santa Cruz de Tenerife del 4 de febrero de 2011 (AR.218789)

- STSJ de Castilla-La Mancha del 27 de abril de 2011 (AR.196794)
- STSJ de Aragón del 23 de junio de 2011 (AR.242)
- STSJ de Cataluña del 15 de julio de 2011 (AR.330724)
- STSJ del País Vasco del 1 de septiembre de 2011 (AR.1218)
- STSJ de Galicia del 11 de Octubre de 2011 (AR.2908)
- STSJ de Valencia del 10 de enero de 2012 (AR.158986)
- STSJ de Galicia del 5 de marzo de 2012 (AR.108820)
- STSJ de Galicia del 26 de marzo de 2012 (AR.133396)
- STSJ de Castilla y León, Valladolid del 4 de mayo de 2012 (AR.178061)
- STSJ de Extremadura del 29 de enero de 2013 (AR.57955)
- STSJ de Canarias/ Santa Cruz de Tenerife del 5 de noviembre de 2013 (AR.1109)
- STSJ de Castilla-La Mancha del 11 diciembre de 2013 (AR.27742)
- STSJ Cataluña del 12 de junio de 2014 (AR.1862)

## 2.-BIBLIOGRAFÍA

- ALMANSA PASTOR, J.M.: *Derecho de la Seguridad Social*, 7ª Edición, Tecnos, Madrid, 1991.
- BLASCO LAHOZ, J.F.: *Curso de Seguridad Social*, 5ª Edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014.
- BLASCO LAHOZ, J.F.: *Seguridad Social: Régimen general, Regímenes especiales y prestaciones no contributivas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.
- BORRAJO DACRUZ, E.: *El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales, Actualidad Laboral*, nº 5, 2007.
- CAVAS MARTÍNEZ, F., *Accidente de trabajo "in itinere" y delimitación teleológico-espacial del "iter laboris"*, Aranzadi Social, 1998-I.
- CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, Selección Jurisprudencial Práctica, Tecnos, Madrid, 1994.
- DEL PESO Y CALVO, C.: *Accidentes del trabajo y enfermedades profesionales*, Bosch, Barcelona, 1957
- ESCUDERO RODRÍGUEZ, R. y NOGUEIRA GUSTAVINO, M., "Acción protectora: las contingencias protegidas" en AA. VV. (dir. DE LA VILLA GIL), *Derecho de la Seguridad Social*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2004.
- FERNÁNDEZ ORRICO, F. J: *La seguridad Social en el XXV aniversario de la Constitución, Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, nº 49, 2004.
- GARCÍA BLASCO, J.: *El accidente de trabajo in itinere en Aragón: análisis y prevención del riesgo*, Gobierno de Aragón, Departamento de Economía, Hacienda y Empleo, Zaragoza, 2007.
- GONZALEZ ORTEGA, S.: *El origen y el destino del desplazamiento en el accidente "in itinere"*: una interpretación flexible en torno a las características del trayecto así como del concepto de domicilio del trabajador. (Comentario de la STS, Sala de lo Social, de 26 de diciembre 2013). *Nueva revista española de derecho del trabajo*, nº 168, 2014
- GRIS GONZÁLEZ, J.C.: *El accidente "in itinere" y el Tribunal Supremo, Nueva revista española de derecho del trabajo*, Nº. 165/ 2014.
- HEVIA-CAMPOMANES, E.; MIRANDA RIVAS, F.; VIVANCO BUSTOS, M. C.; y GOMEZ CAMPOY, F. *Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Incapacidad temporal por contingencias comunes*, Colex, Madrid, 2000.
- HIERRO HIERRO, F.J.: *Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado, Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 173/2015, Aranzadi SA, Pamplona 2015.
- IGLESIAS CABERO, M.: *Nuevos horizontes del accidente in itinere. Comentario a la STS de 26 de diciembre de 2013. Diario La Ley*, Nº 8255, 2014

IGLESIAS CABERO, M.: *Accidente de trabajo in itinere: no lo es la lesión que sufre el trabajador al ir desde la empresa al centro de salud.* Diario La Ley, Nº 8113, 2013.

KAHALE CARRILLO, D.T.: *Los requisitos configuradores del accidente de trabajo in itinere,* Estudios Financieros, Núm. 35/2006, Madrid.

KAHALE CARRILLO, D.T.: *Nuevas notas al accidente de trabajo in itinere,* Revista General del Derecho y de la Seguridad Social, Núm. 22/2010, Madrid.

LÓPEZ HUGUET, M.L.: *El domicilio de las personas jurídicas: evolución desde el Derecho Romano y significado actual,* REDUR, núm. 6, 2010.

MARTINEZ BARROSO, M.R.: *Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente "in itinere". Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención,* Nº. 75, 2010.

MARTÍNEZ BARROSO, M.R.: *Unificación doctrinal respecto al a delimitación geográfica del "iterlaboris" en el accidente "in itinere" a propósito de la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 2005.* Información laboral. Jurisprudencia, Nº 1, 2005.

MONEREO PÉREZ, J.L.: *La configuración jurídica del accidente de trabajo,* Ediciones Laborum, Murcia, 2011.

PALOMINO SAURINA, P.: *Revisión de los elementos que definen el accidente de trabajo in itinere: comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013.* Diario La Ley, Nº 8299/2014.

POQUET CATALÁ, R.: *La doctrina judicial en la construcción del accidente de trabajo in itinere,* Revista de Trabajo y Seguridad Social, CEF, núm. 38, noviembre de 2014.

RODRIGO MARTÍN, J.: *Infarto de miocardio y accidente de trabajo,* AA. Varios, Accidentes de trabajo y Enfermedades profesionales, Aranzadi, Navarra, 2007, p. 549 y ss

SÁNCHEZ PÉREZ, J.: *El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial,* Revista Doctrinal Aranzadi Social, núm. 11/2013, Aranzadi SA, Pamplona 2013

SÁNCHEZ PÉREZ, J.: *La configuración jurídica del accidente de trabajo,* Ediciones Laborum, Murcia, 2013.

SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.: *El accidente "in itinere",* Editorial Comares, Granada, 1998.

SEMPERE NAVARRO, A.: *Una reflexión crítica sobre el accidente in itinere,* AA. Varios, Accidentes de trabajo y Enfermedades profesionales, Aranzadi, Navarra, 2007

SERNA CALVO, M.: *La nueva realidad social y el accidente "in itinere" en la jurisprudencia,* IUS Labor, núm.2 /2014.

SOBRINO GONZÁLEZ, G.M., *El infarto de miocardio como accidente laboral in itinere y como accidente de trabajo "en misión"* (Comentario a la STS 4<sup>a</sup> de 30 de mayo de 2003), *Relaciones Laborales*, Nº 1, 2004.

TOSCANI GIMENEZ, D.: *El infarto de miocardio "in itinere", ¿accidente de trabajo o no?*, *Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención*, nº 47,2008.

