



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

EL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

Autor

Sergi Tormo Tovar.

Director

Ángel Luis De Val Tena.

Facultad de Derecho
2016

ÍNDICE.

PORTADA E ÍNDICE.

ABREVIATURAS.

I. Introducción.

II. El concepto de accidente de trabajo *in itinere*.

2.1. El accidente de trabajo y accidente de trabajo *in itinere*.

2.2. Evolución del accidente de trabajo *in itinere*.

2.3. La diferencia entre el accidente de trabajo *in itinere* y accidente de trabajo en misión.

III. Requisitos genéricos del accidente de trabajo *in itinere*.

3.1. Elementos subjetivo y objetivo.

3.2. El nexo causal y la ocasionalidad.

IV. Requisitos específicos del accidente de trabajo *in itinere*.

4.1. Requisitos teleológico y topográfico.

4.2. Requisito cronológico.

4.3. Requisito mecánico.

V. La imprudencia profesional y la imprudencia temeraria.

VI. Exclusión del accidente de trabajo *in itinere* por los actos de terceros.

VII. Conclusiones.

VIII. Bibliografía.

ABREVIATURAS.

Art - Artículo.

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

CE - Constitución Española.

CP - Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Ed - Editorial.

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

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

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

RD – Real Decreto.

SS - Seguridad social.

STS - Sentencia Del Tribunal Supremo.

STSJ - Tribunal Superior De Justicia.

Pág - Página.

I. INTRODUCCIÓN.

El tema que he elegido para la realización de mi trabajo de fin de grado es el accidente de trabajo *in itinere*. El motivo por el cual he tomado la decisión de realizar este trabajo y meterme de lleno en esta materia, no ha sido otro que el gran interés que se despertó en mi al cursar la asignatura “Derecho de la protección social”, en el primer semestre del tercer año del Grado en Derecho, acompañado de un interés por adquirir mayores conocimientos en cuanto a la protección del trabajador en su ámbito laboral, en una de sus ramas como es este tipo de accidente de trabajo.

El análisis del accidente de trabajo *in itinere* se va a abordar desde el marco jurídico del Régimen General de la Seguridad Social; por lo tanto, no se va a exponer los efectos del accidente de trabajo en el Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos.

El accidente *in itinere*, que como bien es sabido es un accidente que se produce al margen de la prestación laboral en sentido estricto, tras establecerse una relación de causalidad con la ejecución del trabajo. Dicho accidente responde a una cierta ampliación del concepto de accidente de trabajo y a una flexibilización de sus condiciones, estableciendo una suma de requisitos para poderse calificar como tal. Por ello, gran parte de dicho trabajo tendrá como objetivo emprender el estudio y el análisis en profundidad de los requisitos necesarios que se deben cumplir para obtener la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, completando con el estudio de la orientación jurisprudencial actual en dicha materia y un análisis jurisprudencial en cuanto al tipo de imprudencia admitida en la calificación del accidente de trabajo *in itinere*.

Sin embargo, no nos podemos olvidar de algunos aspectos que tienen una cierta relación con esta clase de accidente, y que por ello merecen no ser omitidos en dicho trabajo, como es el accidente de trabajo en misión, que puede llegar a confundirse con el accidente *in itinere*.

II. EL CONCEPTO DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

2.1. CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO Y ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

El accidente de trabajo fue el primer riesgo protegido en nuestro sistema de Protección Social y alrededor de estas contingencias se fueron estructurando los sucesivos seguros sociales, hasta alcanzar el actual sistema de Seguridad Social. La definición legal contenida en la primera regulación¹ sobre accidentes de trabajo se ha mantenido, en esencia, desde su promulgación hasta la actualidad, quedando configurada la definición legal de accidente de trabajo en el artículo 156.1 TRLGSS, aprobado por el Real Decreto legislativo 8/2015 de 30 de octubre, definiendo el accidente de trabajo como *“toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”*². Esta definición ha sido completada a través del artículo 4.3 LPRL, con un carácter complementario, estableciendo que *“se consideran como daños derivados del trabajo, las enfermedades patológicas o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo”*. A través de la definición establecida en el TRLGSS, se han ido delimitando los tres elementos configurados (lesión corporal, condición de trabajador por cuenta ajena y relación de causalidad entre trabajo y lesión) de un concepto legal, que se ha ido extendiendo mas allá de su ámbito original.

Dicha definición legal ha sido desarrollada en todos los elementos que la configuran por la jurisprudencia, realizando una interpretación amplia y flexible y no aplicando criterios restrictivos³.

Volviendo al análisis del referido artículo 156 TRLGSS, dicho precepto contiene una serie de cláusulas legales complementarias de gran relevancia, que vienen a delimitar el concepto de accidente de trabajo; así, acudiendo al número dos del precepto en cuestión, se encuentran hasta siete inclusiones concretas que engrosan el accidente de trabajo, entre ellas una de gran relevancia a la cual se enfoca el trabajo, que es el accidente de trabajo *in itinere*, y otras como el accidente de trabajo en misión, que también será de analizando en los sucesivos puntos a tratar.

¹ La primera regulación del accidente de trabajo fue la establecida en la Ley 30 de enero de 1900, que se mantuvo sin variaciones hasta 1956, donde se aprobó el Decreto de 22 de junio de 1956, que introdujo el concepto de trabajador por cuenta ajena, modificando así su ámbito subjetivo.

² Art 115.1 TRLGSS, se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena.

³ STS de 14 de abril de 1988 (citada por SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013). Que establece como el artículo 84 de la Ley de Bases de 21 de abril de 1996, actualmente el 156 TRLGSS, ha sido interpretado a través de una uniforme y reiterada doctrina con criterio amplio y flexible.

El accidente de trabajo *in itinere* proviene de una interpretación extensiva del accidente de trabajo, amparado bajo la posibilidad de aplicar, de una forma favorable al trabajador, la calificación de la contingencia en determinados supuestos en que no se ha podido descartar la vinculación de lesión y trabajo. El accidente de trabajo *in itinere*, esta regulado en art. 156.2.a) TRLGSS⁴, estableciéndolo como “*aquel accidente que sufre el trabajador al ir o al volver del trabajo*”⁵, quedando fuera, sin embargo de la presunción a favor del accidente de trabajo que establece el apartado 3 del mismo artículo⁶. En los supuestos calificados como accidentes de trabajo *in itinere*, no se exige ningún tipo de limitación horaria, solo se limita a que se produzca en el camino de ida o vuelta al trabajo, siempre y cuando no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente, y que se emplee siempre un trayecto o recorrido habitual; en conclusión debe haber un nexo causal entre el domicilio y el trabajo.

Las transformaciones y factores sociales que se van produciendo a lo largo de los años, producen un continuo la normativa y el concepto de accidente de trabajo *in itinere*, que obligan a un continuo replanteamiento del alcance de esta noción. Esta figura ha de evaluarse en cada caso concreto, con un criterio amplio y flexible, además de con una interpretación dinámica y cambiante de acuerdo con la realidad social del momento.

Hay que destacar en este apartado al hablar tanto del concepto de accidente de trabajo como el concepto de accidente de trabajo en común, una distinción bastante importante entre ellos, y se trata de la presunción de laboralidad.

La presunción de laboralidad la encontramos en el artículo 156.3 TRLGSS donde se indica que “*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*”. La presunción de laboralidad

⁴ GORELLI HERNÁNDEZ, J., VÍLCHEZ PORRAS, M., ÁLVAREZ ALCONEA, M., DE VAL TENA, A.L y GUTIÉRREZ PÉREZ, M.: “Lecciones de seguridad social”, Ed TECNOS, Madrid, 2015, pág. 81.

⁵ STS de 26 de diciembre de 2013 (RJ 2014, 371): Estimación de un accidente *in itinere* ocurrido al regresar desde su domicilio de fin de semana a la residencia habitual durante los días laborales, antes de reincorporarse a su trabajo al día siguiente; la finalidad del viaje está determinada por el trabajo, se cumple el elemento cronológico y en un itinerario que no rompe la relación entre trayecto y trabajo pues va desde su domicilio al lugar de residencia por razones laborales para desde esté, ir al trabajo.

⁶ La jurisprudencia señala que las enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto de ida y vuelta al trabajo no se califican como derivadas de accidente de trabajo, ya que no opera la presunción de legalidad. STS 30 de Mayo de 2000 (RJ 1999/468), donde se interpreta el desvanecimiento repentino de un trabajador en el metro, cuando se desplazaba a su lugar de trabajo, a causa de un infarto cerebral, al no entrar en juego la postura de la presunción, se realiza una inversión de la carga en la cual el titular o los causahabientes han de demostrar que concurren los requisitos para calificarlo como accidente de trabajo *in itinere*.

en el accidente de trabajo *in itinere* no tiene aplicación, dicha presunción se refiere a las enfermedades contraídas al ir o al volver del trabajo, así que el trabajador o a sus causahabientes deben acreditar que se dan los elementos necesarios para poder calificar esas enfermedades o dolencias como accidente de trabajo *in itinere*⁷.

El Tribunal Supremo dice que solo los accidentes en sentido estricto optan a la calificación de accidente *in itinere*, y no aquellos accidentes que vienen propiciados por procesos morbosos de distinta etimología y manifestación. Así que el concepto de accidente *in itinere* es únicamente aplicable a las dolencias que aparecen como consecuencia de un acontecimiento súbito, repentino y violento y no como consecuencia de un proceso patológico⁸.

En concreto, hay un supuesto que es la enfermedad cardiovascular, que debido al gran número de casos que se han ido produciendo en la jurisprudencia, se ha establecido que para poder calificar dicha enfermedad como accidente *in itinere* debe acreditarse el nexo causal entre la patología y la realización del trabajo y por ello la jurisprudencia viene excluyendo la enfermedad cardíaca que aparece fuera del lugar y tiempo de trabajo, salvo que se establezca una prueba en contrario⁹.

2.2. EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

La figura del accidente de trabajo *in itinere* viene propiciada por el alcance de la regulación establecida en 1900 sobre accidentes de trabajo, por su fórmula de doble causalidad: La directa que hace referencia al accidente de trabajo sufrido por consecuencia y la indirecta, que hace referencia al accidente de trabajo sufrido con ocasión. A pesar de ello, la mayoría de las asimilaciones legales que se fueron incorporando a la LGSS, entre ellas la de accidente de trabajo *in itinere*, fueron de creación jurisprudencial que posteriormente se incorporaron en el texto normativo, que bien y como establece el CC en su art 1.6, referido al ámbito de fuentes, “*la jurisprudencia complementará el*

⁷ STSJ de Castilla y León del 20 de Julio de 2010 (RJ 2010/426), en la cual nos encontramos con un trabajador que se dirigía a su domicilio una vez finalizada normalmente su jornada laboral, en el autobús de la empresa, donde se empieza a encontrar mal y es trasladado al hospital donde fallece a causa de una muerte encefálica, por lo que no está bajo la presunción que la lesión cardíaca se produjera en tiempo y lugar del trabajo.

⁸ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág. 103 y ss.

⁹ STS de 14 Julio de 2006, (RJ 2005/787), en la cual un trabajador en los vestuarios de la empresa sufre un infarto, producido por una enfermedad acaecida fuera del tiempo de trabajo, al contrario que el accidente en sí. Se necesita de la acreditación de un nexo de causalidad que conecte el infarto con el trabajo, nexo que no se encontró y por lo tanto no se produjo, por ello inaplicación de la presunción de laboralidad y con ello la inexistencia de accidente de trabajo.

*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*¹⁰.

El primer precedente jurisprudencial, lo encontramos en el año 1908, y se trata de una STS, de 11 de julio, en la cual se describe la situación de un trabajador que fallece durante una travesía que le lleva desde su localidad de residencia hasta el barco en que tendría que prestar servicios como tripulante, cuando la embarcación del traslado fue abordada por otro barco. Se refleja cómo la relación de causalidad no empieza desde el momento en que da comienzo la actividad, sino desde el mismo momento en que ejecuta actos precisos para realizar la tarea encomendada, y entre ellos se encuentra el que se lleva a cabo para dirigirse al lugar de la prestación de los servicios¹¹.

En los años siguientes también surgieron sentencias, con un sentido contrario, como la establecida en 1917 en la cual un obrero sufre un accidente después de haber cesado su actividad en el trabajo. Pero hubo dos sentencias en 1924 y en 1926¹² que marcaron un antes y un después con una serie de trazos firmes, introduciendo una nueva doctrina de la responsabilidad por accidente, modificando la doctrina exclusivamente empresarial, que hasta entonces era claramente dominante.

La primera vez que aparece la denominación es en la STS de 1 de julio de 1954¹³, aunque hubo algunas sentencias que en una primera fase recurrieron a otras terminologías como son *accidente en el trayecto*¹⁴, *accidente laboral en el camino* o *accidente laboral en ruta*.

No obstante no se va a encontrar en nuestro ordenamiento jurídico una “normalización” del accidente de trabajo *in itinere* hasta el año 1966, cuando el legislador lleva a cabo una adopción expresa en la Ley de Bases de 21 de abril de 1966, en su artículo 84.5, que nos indicaba lo siguiente: “*Tendrán la consideración de accidente de trabajo, los que sufra el trabajador al ir o al*

¹⁰ Art 1.6 ámbito de aplicación, jurisprudencia, del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

¹¹ SÁNCHEZ PÉREZ, J: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013. Pág. 218 y ss.

¹² STS de 20 de enero de 1926, (citada por SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013). A través de la cual se declara la existencia de un accidente de trabajo en relación a una fractura de fémur que sufre un vigilante de línea de alta tensión, cuando al regresar en bicicleta a su domicilio, tras prestar unos servicios, y por ello concluir su actividad profesional, cae en una zanja de 3 metros de altura.

¹³ STS del 1 de julio de 1954 (RJ 1954/1840), por la cual se reconoce y queda admitido de una forma definitiva el concepto de accidente de trabajo *in itinere*, quedando definido como el accidente que se produce no en el trabajo como tal pero sí que guarda relación con el, siguiendo los criterios aplicables para catalogar una accidente de trabajo como accidente *in itinere*.

¹⁴ STS del 8 de octubre de 1962. (RJ 1963/282).

volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen“¹⁵.

Dicha normalización del accidente de trabajo *in itinere* se fue manteniendo, hasta la LGSS de 1994, pasando por un anterior Texto Refundido de 1974. Lo que se ha reflejado en dichas legislaciones es que no se trata de una interpretación rígida, sino que debe moldearse sobre las realidades que están en continuo movimiento; por ello, todos los cambios sufridos en los hábitos, las costumbres sociales, los medios de transporte o la aparición de nuevas actividades profesionales son factores que influyen de una manera directa en la revisión del concepto de accidente de trabajo *in itinere*. Debido a ello las transformaciones y factores sociales obligan a un cambio, adaptando el alcance de la noción, asumiendo por ello una interpretación dinámica y cambiante en la práctica judicial¹⁶.

De ellos podemos tomar un gran ejemplo en la STS del 26 de diciembre de 2013 (RJ 2012/2315), en la cual se resuelve el caso de un trabajador que sufrió un accidente de circulación, un domingo por la noche. Cuando se trasladaba desde la localidad en la que pasaba los fines de semana hasta una ciudad próxima a su lugar de trabajo, cuando entre ambos municipios existe una distancia de 350 kilómetros. El Tribunal determinó que el accidente estaba dentro del concepto de accidente de trabajo *in itinere*, ya que la nueva realidad social y laboral de los trabajadores exigen una cierta movilidad geográfica, estableciendo el Tribunal Supremo como puntos de salida o de llegada cualquier residencia habitual a efectos legales¹⁷.

2.3. DIFERENCIA ENTRE ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE* Y ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN.

El accidente de trabajo en misión es aquel accidente que se produce cuando por razón del trabajo o de la actividad encomendada por la empresa tiene el empleado que trasladarse a un lugar determinado. En cambio el accidente de trabajo *in itinere* es aquel que se sufre por el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo o viceversa¹⁸. No debe confundirse con el

¹⁵ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: “El accidente *in itinere*. Un enfoque esencialmente preventivo”, Ed COMARES, Granada, 2009, pág. 4 y ss.

¹⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013, pág. 220 y ss.

¹⁷ LÓPEZ PÉREZ. J. “El accidente *in itinere*, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión”, Revista Profesional, Técnica y Cultural de los Ingenieros técnicos y de grados de Minas y Energías. ISSN 1699-7743. Dialnet. 2014, pág. 23.

¹⁸ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág. 108.

accidente de trabajo en misión, en que el desplazamiento se realiza no para ir a trabajar o volver al domicilio, sino aquellos desplazamientos que se llevan acabo a causa de una misión profesional¹⁹.

El concepto de accidente de trabajo en misión también es una creación jurisprudencial. Aparece por primera vez en la STS de 8 de julio de 1929, que supone una ampliación de la presunción de laboralidad a todo tiempo en que el trabajador aparece sometido a las decisiones de la empresa, de tal manera que la responsabilidad empresarial abarca todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios.

Existen diferencias a destacar entre estas dos figuras que por sus semejanzas podrían llegar a crear una cierta confusión. La principal diferencia que resulta del accidente *in itinere* con el accidente en misión se aprecia en una serie de desigualdades en cuanto a su régimen jurídico. Así, no resulta de aplicación la presunción de laboralidad contenida en el artículo 156.3 TRLGSS en el accidente *in itinere* pero sí en el accidente en misión, motivo por el cual sobre el trabajador pesa la carga de acreditar la conexión entre la prestación de servicios por cuenta ajena y el accidente sufrido. La presunción de laboralidad se amplía a todo el tiempo en el que el trabajador aparece sometido a las decisiones de la empresa²⁰. No obstante el Tribunal Supremo²¹ modifica el criterio jurisprudencial, al considerar que no todo lo que sucede durante la misión se puede considerar accidente de trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la actividad laboral, por lo que la presunción no incluiría aquellos periodos ajenos a la prestación de los servicios.

¹⁹ STSJ de Cataluña de Barcelona de 18 de Noviembre de 2013 (RJ 2013/4107), en la cual un trabajador había sido enviado a Tenerife por su empresa desde el 14 de Febrero al 4 de Marzo, para la colocación de unas cámaras frigoríficas, el 27 de Febrero cuando estaba sentado en un establecimiento en la vía publica fue objeto de un robo por un tercero no identificado, en el momento del robo el trabajador se dio cuenta y quiso salir corriendo detrás del ladrón fracturándose el extremo superior del peroné. Al principio no se califica dicho accidente como accidente de trabajo, pero se interpone un recurso a través del cual se obtiene esa calificación de accidente de trabajo en misión.

²⁰ STSJ de Madrid de 11 de Octubre de 2004 (RJ 2004/2927), en la cual un trabajador se desplazo por orden de la empresa desde Madrid a Yecla, para realizar unas mediciones de unos muebles, facilitándole la empresa una furgoneta para realizar el viaje. Durante el trayecto el trabajador sitio un fuerte dolor en el codo derecho, teniendo gran dificultad para realizar los cambios de marcha y obligándolo a parar constantemente. En el viaje de vuelta, que fue el mismo día ese dolor se le intensifico. Al día siguiente el trabajador se acerco al hospital y le diagnosticaron epicondilitis leve. La mutua demandando escribió una carta al trabajador indicándole que el percance sufrido por el no reúne los requisito del art 156 TRLGSS para ser calificado como accidente de trabajo, indicando que la haberse producido el suceso durante un desplazamiento de trabajo este no goza de la presunción de legal ya que los accidente acaecidos en misión se limita a aquellos en sentido estricto de la palabra, es decir lesiones súbitas o violentas producidas por agentes externos y no por dolencias o proceso morbosos. El trabajador ante estos hechos expide un informe elaborado por el medico que le atendió indicando que el cuadro de epicondilitis es causado por traumatismo provocados por movimiento repetidos que se dan en sus funciones laborales, y por ello se puede concluir que el origen de su cuadro de epicondilitis es de causa profesional.

²¹ STS del 6 de Marzo de 2007 (JUR 2007/87917).

En cuanto a otras diferencias entre un tipo y otro de accidente de trabajo, cabe mencionar que los elementos del accidente *in itinere*, como el teleológico, cronológico, topográfico y mecánico, pueden aportar algunos indicios que sirvan para delimitar con mayor certeza los aspectos del accidente en misión como por ejemplo los relativos al tipo de desplazamiento²².

III. REQUISITOS GENÉRICOS DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

3.1. ELEMENTOS SUBJETIVO Y OBJETIVO.

Para que un accidente sea considerado como accidente de trabajo como tal, es imprescindible que se den los 3 elementos que se han mencionado con anterioridad, el elemento objetivo, el subjetivo y el elemento de causalidad, del cual nos ocuparemos con posterioridad.

El elemento subjetivo hace referencia al trabajador por cuenta ajena²³; por ello, el accidente de trabajo *in itinere* va a estar sujeto a que la persona que sufre dicho accidente obstante la condición de trabajador y se da por existente la relación laboral por lo tanto si dicha persona carece de tal condición mencionada, se excluye la aparición de dicha figura, de igual manera que se excluirá la aplicación de dicha figura si en el momento de producirse el accidente todavía no existiera la relación laboral.

El elemento objetivo hace referencia a la lesión corporal que se produce en el trayecto, si bien como indica el Tribunal Supremo²⁴, se limita a accidentes de carácter estricto como son las lesiones subidas y violentas producidas por agentes externos.

En dichas lesiones pueden concurrir diferentes agentes lesivos, que en el accidente de trabajo *in itinere* pueden ser muy variables, pudiendo ser culpa de la conducta dolosa del accidentado o actos de terceros o incluso un acto fortuito.

²² TASCÓN LÓPEZ. R.: “El accidente de trabajo en misión”, Ed Tirant lo Blanch, Valencia, 2010, pág. 29

²³ Un trabajador por cuenta ajena es la persona física que con la edad legal suficiente presta sus servicios retribuidos subordinados a otra persona, a una empresa o institución.

²⁴ STS 24 de junio de 2010 (RJ 2009/3542), supuesto en el que se produce el fallecimiento de un trabajador a una hora temprana de la mañana, debido a una insuficiencia cardíaca que provoca una insuficiencia respiratoria, en la calle donde tenía la furgoneta en la cual se desplazaba a su trabajo, aquí la calificación de accidente de trabajo no se establece automáticamente, sino que hay que ver si se cumplen los requisitos jurisprudenciales donde se produce una inversión de la carga de la prueba, teniendo que demostrar sus causahabientes que se cumplen los requisitos jurisprudenciales.

No se excluye el elemento objetivo, en supuestos de terrorismo o debidos a consecuencia de la realización de disparos por un desconocido, siempre y cuando se produzca esa relación causal, de conexión en el desplazamiento entre el trabajo y el domicilio²⁵.

3.2. EL NEXO CAUSAL Y LA OCASIONALIDAD.

El elemento de causalidad es la relación directa o indirecta entre el trabajo y el accidente, pero dicho elemento conlleva una gran problemática, ya que en este elemento es donde radica la mayor dificultad probatoria, y debido a ello se han generado diferentes posturas jurisprudenciales.

Si acudimos a la relación de causalidad de un accidente de trabajo típico, hablaremos de una relación directa: relación en la cual el trabajo es el detonante inmediato del accidente que se produce; en cambio si acudimos a la relación de causalidad de un accidente de trabajo *in itinere*, nos encontramos con una relación de causalidad indirecta o mediata, donde el trabajo no es la causa directa del accidente que se produce, sino el medio.

En el accidente de trabajo *in itinere* esa relación de causalidad se refleja en que solo puede calificarse dicho accidente como tal, si se produce “*por que el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo*”²⁶, de tal manera que sin la obligación de trabajar no habría desplazamiento y sin desplazamiento no se produciría el accidente. Por ello, hablamos de un accidente de trabajo indirecto o impropio, ya que, como hemos dicho antes, no deriva directamente de la ejecución de la actividad laboral, sino que deriva de una circunstancia concurrente, necesaria para poder llevar a cabo las actividades laborales, que en este caso es el desplazamiento, que sin él no se hubiera producido dicho accidente. Así pues pueden influir factores no intrínsecamente laborales que concurren o son concausa con los laborales²⁷.

²⁵ STS del 20 de febrero de 2006 (RJ 2004/4145), supuesto en el que se califica como accidente de trabajo *in itinere*, el producido sobre un trabajador que recibe un disparo por el “asesino de la baraja” cuando esperaba el autobús, para dirigirse a su domicilio, que tenía su parada en el mismo lugar del centro de trabajo, inmediatamente después de finalizar su jornada laboral, como consecuencia del disparo el trabajador falleció, sin existir ningún tipo de relación previa entre asesino y víctima.

²⁶ STS de 19 de Enero de 2005 (RJ 2003/6543). En la cual se admite 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.

²⁷ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: “El accidente *in itinere*. Un enfoque esencialmente preventivo”, Ed COMARES, Granada, 2009, pág. 6 y ss.

Es muy importante, en lo referido al nexo causal de los accidentes de trabajo *in itinere*, hablar del concepto de la ocasionalidad. La relación de causalidad en este tipo de accidentes viene determinada por la ocasión, entendido como que la lesión que sufre el trabajador se produce con ocasión del trabajo que ejecuta por cuenta ajena. De esta manera se produce un desbordamiento de tipo causal que ya estaba reflejado en la definición original, así que no es necesario que el trabajo sea la causa, sino que basta con que el trabajo sea la ocasión del accidente. Pero siempre debe existir una relación de causalidad, ya que puede no existir dicha relación o que se produzca una ruptura, existiendo una prueba cierta y convincente de que hay una causa distinta o totalmente independiente que excluya de una forma absoluta la relación con el trabajo.

Tras la fijación del concepto de ocasionalidad, queda claro que no solo el hecho derivado del trabajo en sentido estricto a de establecerse como accidente laboral, sino que también todo acontecimiento acaecido que tenga una cierta conexión con las actividades laborales que se van a desempeñar por parte del trabajador.

Siguiendo la teoría del riesgo específico, según Carnelutti: “ *El accidente acontece con ocasión del trabajo cada vez que el trabajo determina el riesgo del que fue consecuencia el accidente*” por ello, vemos como el riesgo se fija en una concepción de causalidad como origen de un efecto unidamente probable indicando que la relación de causalidad esta construida inductivamente a través del desarrollo de una actividad dentro de una esfera de peligro.

Este elemento de ocasionalidad es ese gran elemento que ha permitido un fabuloso desarrollo del concepto de accidente de trabajo, creando también una mayor protección estableciendo una presunción para calificación de accidente de trabajo de aquellas lesiones que se producen durante el tiempo y el lugar de trabajo, lo que en otro ordenamiento no ha sido posible todavía y ha sido objeto de discusión²⁸.

Todo ello a llevado a crear y facilitar una interpretación extensiva del concepto de accidente de trabajo, ante la existencia de un daño al trabajador como efecto de una consecuencia o ocasión del trabajador, intentando aclarar el Tribunal Supremo ante la multiplicidad de supuestos, los requisitos necesarios referidos a la ocasión para calificar el accidente de *in itinere* y el nexo causal como tal,

²⁸ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág. 100 y ss.

para poder dar la solución mas justa dentro de las distintas posibilidades interpretativas que puede ofrecer la ley²⁹.

IV. REQUISITOS ESPECÍFICOS ESTABLECIDOS PARA EL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

El accidente de trabajo *in itinere* viene establecido por una conexión entre el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador, de tal manera que la jurisprudencia ha ido estableciendo unos criterios de normalidad que pongan en contacto el desplazamiento concreto efectuado en el trabajo, entre otras en la STS de 29 de septiembre de 1997³⁰.

Son cuatro los requisitos establecidos jurisprudencialmente: el teleológico, el cronológico, el topográfico y el mecánico, que se van entrelazando entre si. Las transformaciones sociales y factores de cambio producen un continuo movimiento y una continua revisión jurisprudencia de dichos requisitos específicos para la calificación del accidente de trabajo *in itinere*.

Dichos elementos bien podrían ir incorporándose a la noción legal para dotar a su calificación de una mayor seguridad jurídica y así contribuir a una mejor protección de esta figura que genera cierta controversia y origina cierta dificultad a la hora de su calificación.

4.1. REQUISITOS TELEOLÓGICO Y TOPOGRÁFICO.

El requisito teleológico hace referencia a la relación de causalidad. Este requisito es la relación de causalidad en sí misma, como nexo causal que debe existir entre la lesión que se genera en el trayecto al trabajo y al mismo tiempo considerar ese trabajo como el facto causal a través del cual se produce el daño.

²⁹ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: “El accidente *in itinere*. Un enfoque esencialmente preventivo”, Ed COMARES, Granada, 2009, pág. 6 y ss.

³⁰ STS de 29 de septiembre de 1997 (RJ 1997/5162) en la cual se estima el recurso promovido por mutua de accidentes de trabajo, ya que entiende que el supuesto debatido -accidente de trabajador fallecido en accidente de tráfico con el vehículo de la empresa que no puede incluirse en la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, ya que el lugar desde donde se volvía al trabajo no era la residencia principal del trabajador, sino la de su familia y no es tampoco una residencia secundaria de uso habitual, ni un lugar de comida o descanso ; la finalidad principal y directa del viaje, la estancia con los familiares, no estaba determinada por el trabajo, aunque éste fijara el punto de regreso; el accidente tuvo lugar en un momento -las 23 h. del domingo, que no se puede considerar próximo al comienzo del trabajo; y, por último, el accidente se produjo a gran distancia del centro de trabajo y en un trayecto ajeno al que es normal para incorporarse al mismo.

El TS lo coloca como la piedra angular o el elemento clave para poder considerar un accidente como un accidente *in itinere*.

Este requisito lo que implica es la exigencia de un traslado motivado única y exclusivamente por una finalidad laboral, por lo que resulta esencial la no interrupción de dicho trayecto. De esta manera se excluirían las desviaciones motivadas por motivos personales, aunque se incluyen actividades conexas o directamente relacionadas con el trabajo, como ocurre en la STSJ de Castilla La Mancha, de 10 de septiembre de 2009 (RJ 2009/3173), caso en el que se ve como se da un motivo personal que en cierta medida está relacionado con el trabajo y se le otorga finalmente la calificación de accidente de trabajo *in itinere*.³¹ Al fin y al cabo lo verdaderamente importante es que el viaje no pierda su justificación profesional y sea ajeno a motivos privados o extralaborales que rompan el nexo causal entre las lesiones y el trabajo. Aun así la STSJ de Galicia de 14 de julio de 2015 (RJ 2014/1660)³², califica el accidente de trabajo como *in itinere* a pesar de no haber un motivo laboral y se realiza una interrupción autorizada por el empresario .

Por otro lado el requisito topográfico hace referencia a el recorrido en sí, es decir, a la utilización de un trayecto normal y habitual para dirigirse al lugar de trabajo desde el domicilio, o viceversa. Por ello un trayecto no idóneo que se realizara en condiciones no usuales y no fuera habitual, rompería el nexo causal. El desplazamiento debe responder a patrones usuales de comportamiento y convivencia del común de las gentes para no romper ese nexo causal³³.

El trayecto más corto o más directo, no por tener estas condiciones debe ser el más adecuado para realizar el desplazamiento, sino aquel que se utiliza normalmente o el más utilizado habitualmente, no perdiendo su carácter laboral el trayecto más largo y de menor intensidad de tráfico, ya que el

³¹ STSJ Castilla La Mancha de 10 de septiembre de 2009 (RJ 2009/3173), la cual trata el caso de un trabajador que interrumpió su trayecto habitual para interesarse por una vivienda de alquiler más cercana al lugar de trabajo, rompiendo de esta manera los requisitos cronológico (tiempo habitual del trayecto), y teleológico (la finalidad del trayecto está relacionada con el trabajo sin interrumpirse por motivos personales), sin embargo el tribunal consideró que no existió interrupción por que el tiempo empleado para la consulta fue el prudencial y establece un nexo causal o de laboralidad en la parada puesto que el motivo no fue otro que interesarse por un domicilio más cercano al puesto de trabajo.

³² STSJ de Galicia de 14 de julio de 2015 (RJ 2014/1660), en la cual una trabajadora sufre un accidente de tráfico cuando retornaba a su domicilio antes de que concluyera la jornada laboral para atender una urgencia familiar (a su padre que sufría la enfermedad del alzheimer). Esta circunstancia no altera la calificación de accidente de trabajo, ya que a la vista de los hechos declarados probados, ello obedeció a un permiso que a la trabajadora le reconoció la empleadora y que se encuentra legalmente justificado en el art 34.8 del ET

³³ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág. 105.

desplazamiento no tiene por que ser siempre el mismo y puede adaptarse a las condiciones de tráfico.

Al margen de la obligación del trabajador por desplazarse por el recorrido más adecuado, la jurisprudencia debe tener en cuenta en su interpretación el artículo 19 de la CE, en el cual se trata la libertad de residencia y sobre todo la libertad circulación por el territorio nacional, que permite la libertad de opción para escoger el trayecto más conveniente, siempre y cuando la opción sea razonable y sea respetada por quien la estableció.

Hay una cierta peculiaridad, respecto de aquellos domicilios que se encuentran en un edificio, y se produce dicho accidente en las zonas comunes. Esto es de real importancia ya que la jurisprudencia ha calificado dicho accidente como accidente *in itinere*, si el desplazamiento que se va a realizar es hacia su puesto de trabajo, al no encontrarse en el espacio exclusivo y cerrado de su domicilio y en aquel en el cual todavía no está desplazándose a su trabajo³⁴, si el accidente se produjese en el interior del domicilio como tal, no estaríamos hablando de un accidente de trabajo *in itinere* sino un accidente común.

El punto de referencia es el lugar de trabajo, el domicilio y el trayecto recorrido entre ambos. Refiriéndonos al domicilio, el artículo 40 del CC³⁵ nos proporciona un concepto útil para conformar el concepto de domicilio a efectos del accidente de trabajo *in itinere*. No obstante el ordenamiento laboral no le interesa el concepto de domicilio como habitación o morada donde se cubren las necesidades personales sino que le interesa como residencia habitual del trabajador, ya que para la obtención de la calificación de accidente de trabajo *in itinere* se necesita un domicilio en este sentido, con el objetivo de desplazarse de él al trabajo y viceversa³⁶. Acudiendo a la jurisdicción penal, en el artículo 241 del CP trata el tema del domicilio pero desde el punto de la defensa del mismo y sus dependencias como indica el apartado tercero “*se consideran dependencias de casa habitada, sus patios, garajes y demás departamentos o sitios cerrados y contiguos al edificio y en*

³⁴ STS 26 de febrero de 2008 (RJ 2007/1328), sentencia en la cual una mujer, se disponía a acudir a su lugar de trabajo cuando al estar mojadas las escaleras del portal del inmueble sufre un accidente, en el cual se cae sufriendo una fractura de collex cerrada, la mutua impugna la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, pero se reitera por la sentencia de esta sala que lo esencial es ir al lugar de trabajo y volver de él, por ello se desestima la impugnación de la mutua, considerándose el accidente sufrido por la trabajadora, como un accidente de trabajo *in itinere*.

³⁵ RD de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. Art 40 “Para el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones civiles, el domicilio de las personas naturales es el lugar de su residencia habitual y, en su caso, el que determine la ley de enjuiciamiento civil.

³⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum Murcia, 2013, pág. 242.

comunicación interior con él, y con el cual formen una unidad física“, de tal modo que a efectos del accidente de trabajo *in itinere*, se considerara como domicilio todo lo defendido por el artículo 241 del CP.

Teniendo en cuenta la evoluciones que se han sufrido en las formas en el transporte y las costumbres sociales, la noción de domicilio ha sufrido una ampliación provocando una pérdida de importancia del domicilio propiamente dicho y adquiriendo mas protagonismo la relación de causalidad en el desplazamiento. Los tribunales ante esta ampliación de la noción de domicilio han tenido problemas jurídicos que se han resuelto aplicando un criterio muy importante denominado la habitualidad, establecido como un criterio de normalización, pudiéndose tratar del domicilio utilizado en temporadas de verano o el utilizado en los fines de semana, e incluso se aceptan diferentes puntos de partida y de llegada que no tienen que coincidir con un domicilio estricto, sino que pueden ser lugares de estancia o comida diferentes al del domicilio habitual.

A efectos del domicilio también se han producido exclusiones, como el domicilio situado en otra localidad diferente de la persona con la que se tiene una relación sentimental, conservando a su vez el domicilio propio³⁷.

4.2. REQUISITO CRONOLÓGICO.

El requisito cronológico, o también denominado temporal, es aquel que nos indica que el accidente debe producirse dentro de un tiempo prudencial, el cual se invierte en el desplazamiento del domicilio al lugar de trabajo o al contrario.

Es un requisito que debe relativizarse y flexibilizarse en cada caso concreto , teniendo en cuenta por supuesto el recorrido que se debe realizar, el medio utilizado habitualmente para desplazarse y las diferentes circunstancias que se pueden dar en cada caso. No puede producirse ningún tipo de alteración o desviación temporal que no sea normal por una motivación personal, aumentando el riesgo o produciéndose un tiempo excesivo en la interrupción, de modo que rompan el nexo causal; pero en cambio si se produce un retraso y ese retraso esta justificado, se mantendrá la calificación de accidente *in itinere*³⁸.

³⁷ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág.104.

³⁸ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág. 105.

Por ello, todas aquellas desviaciones, paradas que se produzcan por motivos laborales o de gestiones de trabajo están justificadas y no rompen el nexo causal. También se pueden justificar otras por motivos personales, como, por ejemplo, la visita a un hijo hospitalizado en un centro que se encontraba en medio del trayecto, o aquella persona que se desvía del trayecto para llevar a su hijo o hija al colegio, o el caso de una trabajadora que deja a sus hijos en casa de su madre durante las vacaciones lectivas³⁹.

Este requisito impide considerar como accidente *in itinere* el producido en un desplazamiento para realizar gestiones privadas o personales, aunque se realice durante una interrupción autorizada de la jornada laboral, ya que este no guarda ningún tipo de relación con el trabajo, ni se produjo en el desplazamiento del trabajo al domicilio ni viceversa⁴⁰.

Acudiendo a la descripción de este requisito, hay que saber que lleva aparejada una inevitable interpretación subjetiva, que ha ido consolidando a través de la jurisprudencia. Así, no basta con una simple demora para romper el nexo causal sino que esa desviación debe introducir modificaciones de tiempo o espacio que den lugar a una agravación del riesgo⁴¹. No se pierde el carácter de laboral por que exista alguna circunstancia que motive la detención del trabajador en el camino habitual al trabajo, siempre que esa detención no sobrepase unos límites temporales, de lo que debe considerarse como habitual.

Por otro lado, un retraso a la hora de la incorporación de un trabajador en su puesto de trabajo sin motivación alguna, y que el siniestro se produzca a una hora posterior a la que debería verse incorporado el trabajador a su puesto laboral tampoco desvirtúa la naturaleza laboral de dicho siniestro, de la misma manera que los tribunales han considerado que no hay ausencia de datos en el

³⁹ STSJ Galicia de 26 de marzo de 2012 (JUR 2012/133396), sentencia en la cual se produce un accidente al llevar una trabajadora a su hija a casa de su madre, debido a que ella tiene que ir a trabajar y la niña está en periodo de vacaciones lectivas. Calificado como accidente de trabajo *in itinere* según los tribunales, interpretado de una manera flexible ya que no rompe el nexo causal del trabajo.

⁴⁰ STS de 15 de abril de 2013 (RJ 2012/2315), donde se produce una caída fortuita de la trabajadora en el desplazamiento desde la empresa al centro de salud para visita al traumatólogo. Aunque existe autorización de la empresa para el desplazamiento, su finalidad principal no tenía carácter laboral, sino privado. No es accidente de trabajo *in itinere*. Reitera doctrina.

⁴¹ STSJ Galicia, de 3 de febrero de 2012 (RJ 521/2012), donde se produce un accidente a los 30 minutos de haber salido del centro de formación, por lo que tanto la parada para hablar con unos amigos como la desviación, fue breve e irrelevante para romper el nexo causal y rechazar que el accidente se produjo en el trayecto entre el trabajo y el domicilio.

supuesto en el que un trabajador se quede con sus compañeros de trabajo después de finalizar la jornada laboral tomándose unas copas durante un tiempo determinado⁴².

En conclusión, este requisito hace referencia al margen temporal donde ha de producirse el evento dañoso para obtener la calificación de accidente *in itinere*, que dependerá de una manera razonada de la distancia a cubrir, el medio utilizado y de las diferentes circunstancias o condiciones que incidan en el desplazamiento (como el tráfico, desvío por obras y otros motivo).

4.3. REQUISITO MECÁNICO.

Este requisito hace referencia al medio de transporte habitual utilizado o empleado para el desplazamiento del domicilio al trabajo. Su uso no ha de suponer ningún riesgo grave o inminente para que se produzca un accidente. Este requisito podría estar comprendido dentro del requisito topográfico y no analizarlo por separado, incluyendo no solo el trayecto que se realiza sino también el medio utilizado y la forma en que se realiza⁴³.

El medio utilizado puede ser, un transporte público, un medio privado o incluso a pie, y el trabajador no tiene por qué utilizar el mismo medio para desplazarse, sino que se emplee un medio de transporte normal de los utilizados habitualmente. Lo importante es que el trabajador utilice el medio de transporte más racional y más adecuado para desplazarse al trabajo o al domicilio dependiendo en que sitio de los dos se esté. Es habitual en muchas empresas que a los trabajadores se les facilite un medio de transporte colectivo, pero claramente no debe imponerse como un uso obligatorio al trabajador, sino que puede aparte utilizar otros medios excepcionales que el considere, salvo que exista una prohibición expresa y razonada por la empresa⁴⁴.

La prohibición debe ser expresa y razonada, sino dicha prohibición carecerá de validez por ser abusiva o no estar justificada. Es preciso afirmar que el empresario en ningún momento puede

⁴² STS de 10 de abril de 1975 (RJ 1975/1436), sentencia en la cual un trabajador al terminar su jornada laboral se desplaza a Ponferrada en autobús a las 18:00 horas, a tomar unas copas con sus compañeros de trabajo en un tiempo no superior a treinta minutos, a las 19:00 horas emprende el trayecto hacia su domicilio en su motocicleta sufriendo un accidente que le provoca la muerte. Se califica dicho accidente como accidente de trabajo *in itinere* por el tribunal.

⁴³ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007, pág. 106.

⁴⁴ STS de 22 de diciembre de 1987, (RJ 1987/9019), en la cual un trabajador sufre un accidente, cuando se disponía a ir a su lugar de trabajo con un vehículo no permitido por la empresa, y que su utilización atribuía un riesgo al trabajador, por ello se impide apreciar el accidente como un accidente de trabajo *in itinere*, al romper el nexo causal por no cumplir el requisito mecánico.

limitar o poner restricciones a utilizar los medios de locomoción siempre y cuando no ofrezca un medio alternativo de transporte⁴⁵ o no exista otro de carácter público que permita el desplazamiento al lugar de trabajo, ni tampoco cuando se utilice un medio que se acorde a las necesidades exigidas por el desplazamiento sin que agrave innecesariamente el riesgo⁴⁶.

Este requisito, lleva aparejada una dificultad para determinar si ciertos comportamientos del trabajador en el trayecto, haciendo uso de los medios de transporte pueden romper el nexo causal. Y no atribuirse al accidente la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, ya que una mera infracción de las normas de circulación no rompen ese nexo causal, pero en cambio si que se rompe dicho nexo cuando se comete una imprudencia temeraria o se practica la conducción en un estado que no es óptimo para llevarla a cabo.

Se ha producido recientemente una novedad en cuanto a este requisito. Según una reciente doctrina jurisprudencial, que no deja de ser peculiar. Es el reconocimiento de un monopatín o patinete como medio para desplazarse al trabajo o volver de el, al domicilio, siempre y cuando se utilice dicho medio a través de los lugares habilitados al efecto para ello⁴⁷.

V. LA IMPRUDENCIA PROFESIONAL Y LA IMPRUDENCIA TEMERARIA.

Un problema que ha suscitado una gran atención jurisprudencial por parte de los tribunales es la diferenciación entre la imprudencia profesional y la temeraria. Analizando el artículo 156 TRLGSS señala que no tendrán la consideración de accidente de trabajo *in itinere* “*los que sean debido al dolo o a la imprudencia temeraria del trabajador accidentado*“. El dolo y la imprudencia temeraria son términos que proceden del ordenamiento penal, sin que se pueda trasladar estos conceptos, de una forma mecánica al ordenamiento social, como afirma el Tribunal Supremo⁴⁸. La imprudencia

⁴⁵ STS de 20 de septiembre de 2005, (RJ 2005/7331) en la cual se rechaza la existencia de un accidente *in itinere* en el accidente de tráfico que sufrió un trabajador cuando se dirigía al trabajo en coche, no siendo este la forma habitual de desplazarse al centro de trabajo en la empresa ya que los trabajadores iban al parking en donde dejaban sus vehículos y desde allí se desplazaban en vehículos de la empresa al centro de trabajo.

⁴⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013, pág. 237.

⁴⁷ La STSJ Cataluña de 12 de junio de 2014 (RJ 2014/618), en la cual se estima como accidente de trabajo *in itinere* el accidente sufrido por un trabajador cuando se desplazaba a su lugar de trabajo en patinete, la sala afirma que hay que ajustar la interpretación de las normas a la realidad social, se ha de concluir que el uso de elementos no contaminantes, como puede ser un patinete, son medios idóneos para el desplazamiento entre el centro de trabajo y el domicilio habitual, siempre que los desplazamientos se realicen por lugares habilitados al efecto.

⁴⁸ STS de 13 de marzo de 2008 (RJ 2008/3040), donde se indica que la configuración de los términos dolo e imprudencia temeraria en el CP son de carácter rígido severo e inflexible, y que por su propia naturaleza

temeraria en el ordenamiento penal tiene por objeto proteger al colectivo social de los riesgos causados por conductas imprudentes.

La imprudencia, en un primer momento, excluyó la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, sin ningún tipo de matización en el grado de imprudencia, pero mas adelante la jurisprudencia implantó la concurrencia de que solo excluirá de la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, por imprudencia temeraria y no por meras infracciones cometidas y recogidas en el Reglamento de Circulación⁴⁹.

La imprudencia temeraria es aquella por la cual el trabajador asume riesgos manifiestos, y que son totalmente innecesarios y especialmente ajenos al comportamiento común de las personas, entendiéndose como un claro desprecio del riesgo y de la prudencia mas elemental exigible⁵⁰.

Una vez excluida la calificación del accidente de trabajo *in itinere* por imprudencia temeraria, hay que establecer los requisitos por los que se considera que la imprudencia ha sido temeraria, rompiéndose por ello el nexo causal. La STS de 13 de noviembre de 1968 contempla dichos requisitos indicando que *“no es suficiente la conducta imprudente del producto, ni siquiera la infracción de reglamentos en el proceder del sujeto, sino que se requiere la apreciación de una imprudencia, de extremada gravedad o la exposición voluntaria del obrero a un peligro cierto en forma consciente y por motivaciones ajenas al trabajo objeto de la relación laboral”*⁵¹.

El otro tipo de imprudencia es la imprudencia profesional, es decir, aquella que no rompe el nexo causal entre la lesión sufrida y el trabajo, ya que el accidente sufrido es como consecuencia del ejercicio habitual del trabajo y se deriva de la confianza que este inspira, por la repetición de unos mismos actos. Refiriéndonos al accidente de trabajo *in itinere*, se estableció que *“la obligación de ir o volver del trabajo esta unida al contrato de trabajo pero no a la profesión en si del trabajador”*, mas que hablar de una imprudencia profesional nos referimos a ella como usual o común, que se

rechazan la aplicación de la analogía, y lo mismo no son extrapolares al ámbito configurado del accidente de trabajo en la LGSS.

⁴⁹ STS de 29 de marzo de 1963 (RJ 1963/2026), accidente producido a causa de la imprudencia del trabajador, al querer subirse al tranvía una vez que este esta en circulación, aunque el accidente se produjera en el trayecto habitual utilizado, el origen del accidente fue la imprudencia del trabajador. Por lo tanto se exime a la empresa y la compañía aseguradora de responsabilidad indemnizatoria.

⁵⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013, pág. 254.

⁵¹ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013, pág. 250.

comete utilizando los patrones comunes de comportamiento del común de las gentes, sin que se pueda calificar tal imprudencia como temeraria ante ciertas infracciones en las reglas de circulación por desprecio del riesgo de una manera reflexiva y consciente. Por lo tanto en el accidente *in itinere* no existe la imprudencia profesional como tal, sino solo la temeraria, y la conducta se podrá calificar como temeraria o no temeraria. La STS del 20 de noviembre de 1975⁵² estableció a tales efectos una diferenciación más que notoria en cuanto a la imprudencia temeraria y la profesional.

Hay que destacar un claro ejemplo de un accidente producido por una imprudencia temeraria, es el accidente que sufre un trabajador cuando se desplaza al trabajo desde su domicilio o viceversa, a causa de la influencia de bebidas alcohólicas bajo los efectos de drogas o estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Es complicado obtener la calificación de accidente de trabajo *in itinere* en este tipo de conductas, ya que está prohibido conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida⁵³, pero superar estas tasas no significa la existencia de temeridad en sí misma⁵⁴, sino que se ha de demostrar que el grado de alcohol en sangre implica un estado en el que el sujeto merma sus facultades psicofísicas, como el nivel de conciencia y la capacidad para reaccionar ante imprevistos, lo que supone la asunción de un riesgo aparente y grave⁵⁵. Lo mismo ocurre con las drogas y las sustancias psicotrópicas.

Otro de los supuestos es la conducción de vehículos sin el carnet de conducir, según la jurisprudencia, la conducción sin permiso de circulación no conlleva aparejado una imprudencia temeraria, siempre y cuando se haga constancia de que la conducción efectuada por el trabajador se realiza de una manera habitual y no se demuestre que la causa del accidente ha sido por motivo de

⁵² STS de 20 de noviembre de 1975 (RJ 1975/3292), en la cual nos indica que la imprudencia temeraria es aquella en la cual el operario inicia a través de la realización de unos actos arriesgados e innecesarios para su actividad laboral, de una manera consciente, por otro lado la imprudencia temeraria se produce por la realización de unos actos que conllevan un riesgo, pero se ve con posibilidades de superarlos, o por la realización de actividades sin prestar la atención requerida para ello por la confianza que le supone el haber realizado los mismo actos anteriormente sin recibir ningún daño personal.

⁵³ Las tasas máximas, a partir de las cuales está prohibido conducir son: valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l).

⁵⁴ STSJ de C. Valenciana de 16 de septiembre de 2008 (AS 2008/3016), en la cual un trabajador sufre una caída de un andamio cuando estaba trabajando, se le detecta 2,12 gramos por litro de alcohol etílico en sangre, al no probarse que la caída se produce a causa del alcohol ingerido, sino que puede haber respondido a la confianza que el trabajador tenía en la actividad que realizaba por llevarla a cabo con habitualidad. Se califica dicho accidente como accidente de trabajo *in itinere*.

⁵⁵ STSJ de Cataluña de 18 de abril de 2001 (AS 2001/2313), en la cual un trabajador muere a causa de haber sufrido un accidente laboral, provocada por el alto índice de alcohol en sangre, no es calificado como accidente *in itinere* por imprudencia temeraria, debido que la causa de la caída es provocada por el consumo de alcohol.

no tener el correspondiente permiso de circulación⁵⁶; así, se precisara la concurrencia de un comportamiento añadido⁵⁷ que implicará otra actuación imprudente de una gran gravedad⁵⁸.

El no respetar la prioridad de paso en un cruce regulado por una señal de stop o por un semáforo ha sido objeto de disparidad de criterios jurisprudenciales, calificándolo tanto de imprudencia temeraria como de imprudencia no temeraria. Actualmente, la doctrina jurisprudencial aprecia imprudencia temeraria en conductas como saltarse un semáforo en rojo⁵⁹ o hacer caso omiso a una señal de stop provocando así una colisión con otro vehículo; de la misma manera que el conducir en sentido contrario al establecido también se considera un comportamiento temerario, es decir, una imprudencia temeraria y si se sufre un accidente debido a la conducta que se ha llevado a cabo no se otorgara la calificación de accidente de trabajo *in itinere*⁶⁰.

Para que un accidente sufrido en el trayecto realizado hacia el trabajo desde el domicilio, o viceversa, sea catalogado como imprudencia temeraria y, por ello, no se califique dicho accidente como *in itinere*, no es un requisito indispensable que se realice el trayecto en un vehículo, sino que también pueden darse conductas imprudentes en el tránsito peatonal⁶¹.

⁵⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013, pág. 256.

⁵⁷ STSJ Andalucía, Málaga de 2 de marzo del 2006 (AS 2006/3103), la conducta del trabajador que conducía un ciclomotor en el tiempo del bocadillo para comprar alimentos para sí y sus compañeros, sufriendo un accidente con un turismo, a resultas del cual falleció. El trabajador conducía a velocidad excesiva y haciendo equilibrio en una sola rueda, no tenía seguro ni permiso de conducir motocicletas y llevaba el casco desabrochado. conducta temeraria no calificado como accidente *in itinere*.

⁵⁸ STSJ Comunidad Valenciana del 16 de mayo de 2008 (RJ 2007/1933), El accidente sufrido no constituye accidente de trabajo *in itinere*. El trabajador cuando se disponía a ir a su lugar de trabajo sufre un accidente con su vehículo a causa de que carecía de permiso de conducir y además circulaba a velocidad inadecuada, lo que supone imprudencia temeraria, y excluye la laboralidad del accidente.

⁵⁹ STS de 18 de septiembre del 2007 (RJ 2007/8846), en la cual el accidente se produjo cuando el trabajador, conduciendo una moto con la que se dirigía al trabajo, llega a una rotonda y se detuvo ante un semáforo, aunque inició la marcha antes de que se encendiese la luz verde, resultando atropellado por un vehículo que circulaba en el cruce.

⁶⁰ STS de 22 de enero de 2008 (RJ 2008/2076), en la cual un trabajador sufre un accidente cuando cambia el supuesto de la marcha al darse cuenta de que había olvidado un objeto, circulando en dirección prohibida por un trayecto donde la dirección estaba claramente señalizada, con una vía de una sola dirección, asumiendo pues riesgos manifiestos, innecesario y un comportamiento no usual de cierta gravedad. No calificado como accidente de trabajo *in itinere* debido a la imprudencia temeraria que se llevo a cabo.

⁶¹ STSJ del País Vasco de 1 de septiembre de 2010 (AS 2010/2199), en la cual no se califica de accidente de trabajo *in itinere*, el sufrido por un trabajador cuando se bajo del vehículo de su compañero a medio trayecto, que habitualmente lo llevaba hasta el tractor donde empezaba su jornada laboral, debido a que quería realizar el trayecto restante andando. llevando el trabajador ropa oscura que dificultaba su visibilidad respecto de los vehículos, en una noche oscura y lluviosa.

VI. EXCLUSIONES DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE* POR LOS ACTOS DE TERCEROS.

El artículo 156.5.b TRLGSS establece que: *No impedirán 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* ⁶². La actitud reprochable desde un punto de vista criminal o civil del empresario o de sus compañeros de trabajo, así como la de un tercero, no impide la calificación del accidente de trabajo *in itinere*. Pero si esa actitud reprochable viene producida por un hecho externo, que no tiene ningún tipo de motivación con el trabajo, no se obtendrá esa calificación de accidente de trabajo *in itinere*.

Los actos producidos por terroristas han obtenido resoluciones contradictorias, no obteniendo la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, fundamentándose en que el acto no guardaba ningún tipo de relación con el trabajo. Aun así se ha obtenido la calificación de accidente de trabajo *in itinere* en los casos de muerte de un trabajador producida por un acto terrorista, argumentando que sino hubiera estado trabajando o no tuviera que ir a trabajar no le habría ocurrido nada⁶³.

Una sentencia de gran relevancia sobre estos supuestos es la STS del 20 de febrero de 2006 (RJ 4145/2004) , que es conocida como el caso del asesino de la baraja, en la cual un trabajador fallece a causa de un disparo en la cabeza, cuando estaba esperando el autobús en la parada que estaba situada en el mismo centro de trabajo, inmediatamente después de finalizada su jornada laboral. El se dirigía desde la salida del puesto de trabajo, que era el aeropuerto, a su domicilio cuando sufrió el accidente. No existe ningún tipo de relación entre el agresor y la víctima y menos todavía relación laboral. Debido a la inexistencia de ese motivo laboral el accidente no podría ser catalogado como accidente de trabajo *in itinere*, acogiendo el artículo 156.5.b del TRLGSS, pero bien y como nos indica la doctrina del Tribunal Supremo, el supuesto viene dado por un caso fortuito, ya que el agresor no quería dispararle especialmente a él, sino que buscaba una víctima sin más.

⁶² Art 156.5.b TRLGSS.

⁶³ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Murcia, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013, pág. 263 y ss.

VII. CONCLUSIONES.

Del presente trabajo sobre el accidente de trabajo *in itinere* cabe deducir una serie de conclusiones:

- Primera. - Dentro del accidente de trabajo existen varios subtipos de accidentes, nos encontramos con el accidente de trabajo estricto, como concepto general pero también hay otros tipos de accidentes de trabajo que amplían el concepto principal, como el que se produce en circunstancias de ida o vuelta del lugar de trabajo, denominado accidente *in itinere*, donde no se aplica la presunción de laboralidad.
- Segunda. - Para poder calificar un accidente como accidente de trabajo *in itinere*, es necesario que en dicho accidente concurren uno o mas de los 4 requisitos necesarios para obtener la calificación de accidente de trabajo *in itinere*, y son:

El teleológico, determina que el desplazamiento tiene que venir siempre motivado por la necesidad de ir del domicilio al trabajo o viceversa.

El cronológico, indica que el accidente debe producirse en un tiempo inmediato o razonadamente próximo a las horas de entrada y salida del trabajo, es decir dentro de un tiempo prudencial el cual se invierte en el desplazamiento.

El topográfico, señala que el accidente deber darse precisamente en el trayecto de ida y vuelta entre el domicilio del trabajador y el lugar del trabajo, se refiere a el recorrido en si, que debe ser idóneo, normal y habitual.

El mecánico, este es el último de los requisitos y se refiere al medio utilizado en el trayecto que deber ser normal y racional, cuyo uso no implique un riesgo grave o inminente, hay que distinguir el tipo de transporte utilizado ya sea público, privado o puesto por la empresa.

- Tercera. - Es importante destacar que en el accidente de trabajo *in itinere* se excluyen aquellos accidentes producidos por una imprudencia temeraria, pero la línea que separa la imprudencia profesional y la temeraria es muy delgada y a su vez difícil de demostrar, y también se excluyen los actos de terceros, que no tengan nada que ver con un motivo laboral.

- Cuarta. - Un accidente de trabajo puede obtener tanto la calificación de accidente *in itinere* como de accidente en misión ya que dichas tienen muchas similitudes pero en realidad son distintos, ya que el accidente en misión es aquel accidente que se produce cuando el trabajador por razón de su trabajo y a fin de desempeñar una actividad encomendada por el empresario, haya tenido que desplazarse a un lugar distinto al de su lugar de trabajo.

VIII. BIBLIOGRAFÍA.

- FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “El accidente de trabajo en el sistema de la seguridad social. (Su contradictorio proceso de institucionalización jurídica)”, Ed Atelier, 2007.
- GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: “El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo”, Ed COMARES, Granada. 2009.
- GORELLI HERNÁNDEZ, J., VÍLCHEZ PORRAS, M., ÁLVAREZ ALCONEA, M., DE VAL TENA, A.L y GUTIÉRREZ PÉREZ, M.: “Lecciones de seguridad social”, Ed TECNOS, Madrid, 2015.
- LÓPEZ PÉREZ. J. “El accidente *in itinere*, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión”, Revista Profesional, Técnica y Cultural de los Ingenieros técnicos y de grados de Minas y Energías. ISSN 1699-7743. Dialnet. 2014.
- SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ed Ediciones Laborum, Murcia, 2013.
- TASCÓN LÓPEZ. R.: “El accidente de trabajo en misión”, Ed Tirant lo Blanch, Valencia. 2010.
- VICENTE HERRERO, M., TORRES J. I., CAPDEVILA GARCÍA, L., RAMÍREZ, M. V., TERRADILLOS, M. J., MUÑOZ RUIPÉREZ, C., LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (2015). El accidente de trabajo *in misión*: legislación, jurisprudencia española.

NORMATIVA.

- Constitución Española, de 29 de diciembre de 1978.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención De Riesgos Laborales.
- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General De Seguridad Social.

