Máster Universitario en Gestión de Personal y Práctica Laboral

Facultad de Ciencias del Trabajo

Universidad de León

Curso 2015/2016



ANÁLISIS JURÍDICO Y ENFOQUE PREVENTIVO DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE

LEGAL ANALYSIS AND PREVENTIVE APPROACH TO THE COMMUTING ACCIDENT

Realizado por el alumno D. Adrián Sánchez Suárez.

Tutorizado por la Profesora Dña. María de los Reyes Martínez Barroso.

INDICE

I.	ABSTRACT	1
II.	RESUMEN	1
III.	OBJETIVOS	2
IV.	METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN UTILIZADA	3
V.	INTRODUCCIÓN	4
CA]	PITULO I EL ACCIDENTE DE TRABAJO	6
1.	La primera regulación del Accidente de Trabajo en España. Ley de Accidentes	
de T	Frabajo de 1900	6
2.	Concepto actual del accidente de trabajo	7
3.	Elementos fundamentales de su delimitación jurídica	9
CA	PITULO II EL ACCIDENTE DE TRABAJO <i>IN ITINERE</i>	10
1.	Desarrollo del Accidente in itinere a partir de la Ley de Accidentes de Trabajo	
de 1	900	10
2.	Significado actual del accidente de trabajo in itinere.	12
3.	Los elementos subjetivo y objetivo en el accidente de trabajo in itinere	14
4	Delimitación de figuras afines. El accidente en misión	15

CAPITULO III FACTORES QUE LIMITAN LA CONSIDERACIÓN DEL ACCIDENTE COMO ACCIDENTE IN ITINERE		
1.	El infarto de miocardio como supuesto de accidente <i>in itinere</i> 17	
2.	El accidente <i>in itinere</i> en relación con la imprudencia	
	ITULO IV LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL ACCIDENTE <i>IN</i> ERE	
1.	Teleológico	
1.1	Domicilio del trabajador	
1.2	Lugar de trabajo	
2.	Topográfico o Geográfico	
3.	Cronológico	
4.	Modal o Mecánico	
CAP	ITULO V PREVENCIÓN DEL ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i> 32	
1.	La singularidad de la prevención del accidente <i>in itinere</i> . Relación con el laboral	
2. in itir	Los Planes de Movilidad y su importancia en la prevención de los accidentes aere	
2.1	Concepto del Plan de Movilidad	
2.2	Beneficios que genera un Plan de Movilidad en una empresa	
3.	Fases de elaboración de un Plan de Movilidad	
3.1	Información necesaria para la elaboración de un Plan de Movilidad	
3.2	Elaboración del Diagnóstico de Movilidad y Definición de objetivos40	

CAPITULO VI LA RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL EN EL
SUPUESTO DE ACCIDENTE IN ITINERE Y LOS SISTEMAS DE
ASEGURAMIENTO41
1. Breve análisis de la responsabilidad administrativa y civil en el supuesto de los
accidentes in itinere.
2. El accidente <i>in itinere</i> : ¿Una contingencia laboral?
CONCLUSIONES44
ANEWO 1 ENGLISHED TO A CORPORATE IN MENUEDE EN EGDAÑA
ANEXO 1 EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTE IN ITINERE EN ESPAÑA.
(2007-2015)
ANEXO 2 LAS CIFRAS DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE EN ESPAÑA
2015
ANEXO 3 CUESTIONARIO PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE
MOVILIDAD48
DIDLIOCD A DÍA
BIBLIOGRAFÍA
SENTENCIAS CONSULTADAS54

I. ABSTRACT.

There are different types of occupational accident. Among them, is the particular case of the commuting accident, that is occurred when leaving or returning from the workplace.

This type of occupational accident has a great importance, lesions that generates and the high incidence in a society, like the current one, in which the majority of its members require a conveyance to go to work.

We have a complex form of occupational accident, that to determine their existence, it is necessary to establish of a causal link between the accident and the injury.

Commuting accident has a markedly jurisprudential emergence. since its legal definition is scarce and has been supplemented by large existing in the subject case.

Could not be less difficulty concerning the prevention of this type of accident, since the risk to protect is a risk that escapes the control of the employer, as it takes place outside the premises of the company and are normally important in his appearance, circumstances beyond the work itself, such as the State of the track, the personal conditions of the worker, etc.

Key Words.

- Accident.
- Commuting accident.
- Causality.
- Mobility.
- Liability.

II. RESUMEN.

Dentro del concepto de accidente de trabajo existen diversas tipologías del mismo. Entre ellas, se encuentra el caso particular del accidente *in itinere*, es decir, el ocurrido al ir o al volver del lugar de trabajo.

Este tipo de accidente de trabajo tiene una gran importancia, por las lesiones que genera y la gran incidencia en una sociedad, como la actual, en la que la mayoría de sus miembros precisan de un medio de transporte para acudir a su puesto de trabajo.

Su ambigua delimitación normativa provoca que para determinar su existencia sea preciso delimitar la relación de causalidad entre el accidente y la lesión.

El accidente *in itinere* es de marcado carácter jurisprudencial, puesto que su definición legal es escasa y ha sido completada por la gran casuística existente en la materia.

No podía ser menos la dificultad concerniente al enfoque preventivo de este tipo de accidente, ya que el riesgo a proteger es un riesgo que escapa del control del empresario, ya que ocurre fuera de las dependencias de la empresa y normalmente son importantes en su aparición, circunstancias ajenas al propio trabajo, como puede ser el estado de la vía, las condiciones personales del trabajador, etc.

Palabras clave.

- Accidente.
- In Itinere.
- Causalidad.
- Movilidad.
- Responsabilidad.

III. OBJETIVOS.

Con la realización de este Trabajo Final de Máster, se pretenden conseguir los siguientes objetivos:

Un análisis histórico de la regulación del accidente de trabajo, partiendo de su primera su aparición en la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900. Posteriormente se explicará el nacimiento del accidente de trabajo *in itinere* como un tipo más del concepto genérico.

Abundando en el accidente *in itinere*, se explicará la adaptación de los elementos fundamentales de cualquier accidente de trabajo a aquellos producidos *in itinere*, así como los requisitos específicos de estos, haciendo especial mención a recientes sentencias que han ido más allá de lo que se precisaba tradicionalmente para que se dieran estos requisitos. Además se explicarán las diferencias con figuras afines, como por ejemplo los accidentes en misión.

Se desarrollará un apartado específico de prevención, en el cual, a través del análisis de la peculiaridad de prevenir un riesgo que escapa del control del empresario, se establecerán las principales líneas de actuación sobre las que se deberá trabajar, para reducir su incidencia, teniendo en cuenta la importancia de los Planes de Movilidad en la actualidad.

Debido a la peculiaridad que suscita este riesgo, se analizará brevemente la responsabilidad administrativa y civil respecto a este tipo de accidentes.

Finalmente, en el apartado de Anexos, se explicará la evolución de estos accidentes, en el periodo 2007-2015, las edades de las víctimas de los mismos, así como los sectores productivos con mayor incidencia.

También se incluirá un cuestionario estándar para la elaboración de un Plan de Movilidad.

IV. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN UTILIZADA.

La metodología de investigación empleada para la realización de este trabajo ha consistido en la revisión de las fuentes bibliográficas más relevantes en la materia que se recogen en los pies de página y al final del trabajo en el apartado de Bibliografía.

En lo relativo a los recursos electrónicos, han servido de gran ayuda, la base de datos de Aranzadi a través del portal web Aranzadi Digital, las páginas web de la Organización Internacional del Trabajo, el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y las páginas web de diversas Mutuas colaboradoras de la Seguridad Social, como Ibermutuamur, Muprespa, etc.

Por lo que se refiere al ámbito normativo cabe mencionar el acceso a diversas normas como la Ley General de Seguridad Social y la Ley de Prevención de Riesgos Laborales entre otras, a través del portal web de Noticias Jurídicas.

A partir de la consulta de las diversas fuentes, y tras analizar la jurisprudencia más reciente recaída en la materia, se propone un análisis descriptivo y conceptual del accidente *in itinere* sin olvidar las vertientes preventiva y reparadora.

V. INTRODUCCIÓN.

El trabajo y la salud están estrechamente vinculados. El trabajo es una actividad necesaria no solo para satisfacer las necesidades humanas de supervivencia, sino que es además una actividad por medio de la cual, el hombre desarrolla sus capacidades, tanto físicas como intelectuales.

Los accidentes de tráfico constituyen un problema social, para cuya solución se requiere la participación e implicación de todos los miembros de la sociedad, todo el conjunto de agentes sociales relacionados con el tráfico, la empresa, la prevención y la seguridad vial.

Los vehículos y el tráfico constituyen un sistema que juega un papel de gran importancia, generando empleo y riqueza en la sociedad.

En la esfera personal y familiar, los desplazamientos en vehículos a motor satisfacen los deseos de autonomía y movilidad de las personas, facilitan las relaciones y el intercambio de conocimiento y se constituyen potenciadores en el desarrollo social¹.

En la espera profesional, los vehículos a motor suponen una gran posibilidad de expansión y de aumento de la eficacia de muchas actividades laborales.

El uso del vehículo en el entorno laboral ha aumentado en gran medida en los últimos años, debido fundamentalmente al considerable crecimiento del parque de vehículos y a la tendencia actual de descentralización empresarial hacia las coronas metropolitanas y alrededores de las ciudades. Ambos factores han provocado un aumento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos de trabajo, lo que ha llevado, a su vez, a aumentar el porcentaje de los accidentes laborales relacionados con el tráfico, respecto a la siniestralidad laboral en general².

En mucho de estos centros, los servicios de transporte público son prácticamente inexistentes o muy reducidos, por no decir que en algunos casos los horarios y frecuencias no son los adecuados y las paradas lejanas e inseguras.

-

¹ INSHT.: *Informe de accidentes laborales de tráfico 2014*. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. 2014, pág. 4.

² IBERMUTUAMUR.: Guía práctica para la elaboración de un plan de movilidad y seguridad vial. 2015. pág. 8.

En los últimos años, si bien, las cifras de accidentes laborales con baja y los siniestros mortales han ido disminuyendo, los accidentes *in itinere* han seguido la tendencia contraria.

De los accidentes mortales de tráfico en el ámbito laboral, algo más del 71% se registran *in itinere*, el 23% en un desplazamiento durante la jornada laboral y el 6% restante en el viaje de un centro de trabajo a otro³.

El riesgo de sufrir un accidente en misión o *in itinere* es uno de los más importantes a los que están expuestos los trabajadores, aunque son pocas las empresas que lo gestionan como tal. La conciencia preventiva con respecto a los accidentes de tráfico por razón del trabajo, está menos desarrollada que para el resto de riesgos laborales.

Se suele identificar el riesgo, pero generalmente, las medidas definidas para su control suelen ser generales. Una de las herramientas con la que la empresa cuenta para el control de dichos riesgos es el Plan de Movilidad.

_

³ INSHT.: Informe de accidentes laborales de tráfico 2014, Op. cit, pág. 6.

CAPITULO I.- EL ACCIDENTE DE TRABAJO.

1. La primera regulación del Accidente de Trabajo en España. Ley de Accidentes de Trabajo de 1900.

La propia caracterización del accidente de trabajo explica que el esfuerzo legislativo correspondiente a los momentos considerados embrionarios de la seguridad social refiriera a este tipo de riesgo la primera cobertura social que surgió históricamente⁴.

El desarrollo industrial que se vivió en España en el siglo XIX provocó un importante aumento de los accidentes de trabajo, sin embargo, en esta época los trabajadores no tenían protección de ningún tipo y si alguno sufría algún accidente en el trabajo se producía una verdadera situación de desamparo para los propios trabajadores y, por ende, para su familiares que en muchas ocasiones dependían únicamente de ese salario.

Hasta 1890, los proyectos legislativos solamente establecían que la responsabilidad del empresario estaba ligada al dolo o a la culpa.

El Proyecto de Bases de 1886, destinado a establecer cajas para socorrer a los obreros enfermos, inválidos y sus herederos, establecía la responsabilidad civil y penal de los patronos al no adoptar las precauciones necesarias. Las Bases para una Ley sobre Inválidos de Trabajo de 1887, y el Proyecto de Ley de indemnización a los obreros que se inutilizan en el trabajo de 1888, establecieron la responsabilidad de los patronos por los daños ocurridos a sus obreros si había imprudencia, negligencia o descuido⁵.

Las primeras leyes de Accidentes de Trabajo que establecen el principio de responsabilidad objetiva del empresario, por el riesgo profesional inherente al proceso productivo⁶ se dieron en Italia (1883), Alemania (1884), Francia (1888), Inglaterra (1897) y finalmente, la conciencia de la intervención estatal para la cobertura del riesgo

⁴ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere: Paradojas y perspectivas, Albacete, Editorial Bomarzo, 2007, pág. 10.

⁵ DE LA CALLE VELASCO, M.D.: *La Comisión de las reformas sociales: 1883-1903*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1989, pág. 34.

⁶ ALARCÓN CARACUEL, M.R y GONZALEZ ORTEGA, S.: Compendio de Seguridad Social, 4ª edición, Madrid, Tecnos, 1991, pág. 22.

de accidente laboral se produjo en España por medio de la Ley de 30 de enero de 1900, conocida como la Ley de Accidentes de Trabajo.

Dicha ley, en su artículo 2, define el accidente de trabajo como toda lesión corporal que el operario sufre con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena, declarando por primera vez, la responsabilidad directa y objetiva de las empresas en los accidentes que sufran los trabajadores.

En este sentido, al establecer aquellas lesiones sufridas con ocasión o consecuencia, se buscaba marcar con claridad que la responsabilidad por accidente de trabajo deriva del riesgo profesional y no de ningún principio ni presunción de responsabilidad culposa del empresario⁷.

Hasta entonces, la jurisprudencia se limitaba a establecer con cierta presunción "iuris tantum" la responsabilidad empresarial en el supuesto de accidentes vinculados al ámbito laboral⁸. Esta responsabilidad admitía prueba en contrario y por tanto no se aseguraba una cobertura fiable.

La Ley de Accidentes de Trabajo de 1900, en su artículo 12, establece también la creación de un seguro que cubra las contingencias, sin embargo, este aseguramiento no se configuró al estilo obligatorio alemán, sino que era de marcado carácter voluntario.

2. Concepto actual del accidente de trabajo.

El término "accidente", proveniente del latín *accidens*, ha sido definido como aquel suceso eventual que altera el orden de las cosas⁹. A nivel legislativo, el vigente Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Seguridad Social (LGSS), en su artículo 156, define el accidente de trabajo como "aquella lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena".

⁹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.: *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª edición (soporte digital).

⁷ ALONSO OLEA, M y TORTUERO PLAZA, J.L.: *Instituciones de Seguridad Social* ,18ª edición, Madrid, Civitas, 1992, pág. 63.

⁸ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.: *El accidente in itinere*, Granada, Comares, 1998, págs. 8-9.

A su vez, en su artículo 156.2 considera como accidentes de trabajo los siguientes:

- Aquellos que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.
- Los que sufra un trabajador como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los que ocurran al ir o al volver del lugar en que se ejercitan dichas funciones
- Los ocurridos como consecuencia de las tareas que desempeñe el trabajador aun siendo diferentes a las de su propia categoría profesional, aquellas que se ejecuten cumpliendo las órdenes del empresario o aquellas que se realizaran espontáneamente en interés de un buen funcionamiento de la empresa.
- Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza semejante cuando tengan conexión con el trabajo.
- Las enfermedades, 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 y que no tenga la consideración de enfermedad profesional
- Las enfermedades previas que tenga el trabajador y que se vean agravadas con el trabajo y disminuyan la capacidad del mismo para realizar tareas habituales de su puesto de trabajo.
- Las consecuencias de un accidente que resulten modificadas en su duración, gravedad y terminación por enfermedades intercurrentes y que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente, e incluso aquellas que se originen en afecciones adquiridas en el proceso de curación.

El artículo 156.3 LGSS establece, 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. Existiendo, por tanto, una presunción *iuris tantum*, es decir, una presunción que se establece en la ley y que admite prueba en contrario a favor del trabajador, de que toda lesión sufrida durante el tiempo y lugar de trabajo se considera accidente de trabajo.

Sin embargo, el artículo 156.4 LGSS establece aquellos supuestos en los que no se considera el accidente como laboral, y en este sentido establece que si el accidente es debido a una fuerza mayor extraña al trabajo no se considerará como accidente de trabajo, no considerando como fuerza mayor, fenómenos como un rayo, insolación, etc.

También establece, que no se consideraran como accidentes de trabajo aquellos que tengan como origen una imprudencia temeraria o dolo del trabajador.

Finalmente, el artículo 156.5 LGSS establece que la imprudencia profesional, derivada del ejercicio habitual de un trabajo y que esté relacionada con la confianza con el desempeño del mismo, no impedirán la calificación de un accidente como de trabajo.

Del mismo modo, tampoco impedirá la calificación de laboral de un determinado accidente, cuando exista la concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del trabajador del accidentado o simplemente de un tercero, salvo que no exista relación alguna con el trabajo.

3. Elementos fundamentales de su delimitación jurídica.

Desgranando la definición del accidente de trabajo proporcionada por el artículo 156 LGSS, nos encontramos con tres elementos fundamentales del accidente de trabajo.

- Elemento subjetivo.

Trabajo por cuenta ajena, es decir, trabajar bajo la contratación y directrices de un empresario, aunque la acción protectora de la Seguridad Social se amplía a los trabajadores por cuenta propia.

- Elemento objetivo.

La lesión corporal, entendida como aquella que implica una acción violenta producida por un agente externo y que provoca un daño¹⁰.

- Elemento causal.

La lesión corporal tiene que tener como origen una actividad laboral, ya sea de manera directa o indirecta, Es necesario que exista una vinculación entre el hecho y sus circunstancias, el trabajo realizado y el lugar en el que se desarrolla.

En este supuesto existen actos ligados con la relación laboral que provoca la lesión y es en esta modalidad en la que se incluyen los accidentes *in itinere* analizados en profundidad en los siguientes capítulos.

¹⁰ Entre otras cabe destacar, STSJ, Galicia, 12 de junio de 2012 (AS 2012\1782) o STSJ, Cataluña, 3 de mayo de 2005 (AS 2005\1783).

CAPITULO II.- EL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE.

1. Desarrollo del Accidente *in itinere* a partir de la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900.

Los Tribunales españoles, partiendo del amplio concepto de accidente de trabajo en la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900 fueron expandiéndolo a supuestos no tan evidentes, aplicando interpretaciones más humanitarias¹¹.

Si el accidente de trabajo permitía incluir aquellas contingencias cuyo único origen estaba en el desempeño de un trabajo, es lógico que el accidente *in itinere* se incluyera¹². Por lo tanto, en este contexto surge el concepto analizado como un elemento extensivo del concepto de accidente de trabajo.

La primera constancia jurisprudencial en materia de accidentes de trabajo *in itinere* data de 11 de julio de 1908, fecha en la que el Tribunal Supremo dictó una sentencia en la que declaró como accidente de trabajo el ocurrido a un trabajador durante la travesía en barco que le llevaba desde su localidad de residencia al navío en el que tenía que prestar sus servicios laborales, sufriendo posteriormente un accidente.

La sentencia anterior, se puede considerar como la primera constancia de reconocimiento como accidente laboral del sufrido en el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo, pero se considera que el primer pronunciamiento jurisprudencial que reconocía el accidente *in itinere* como accidente de trabajo propiamente, fue la Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 1954, la cual consideraba el desplazamiento hasta y desde el trabajo como un acto necesario para la prestación laboral.

Posteriormente, el Convenio 121 de la Organización Internacional del Trabajo de 1964 dispuso que todos los Estados Miembros tendrían que incorporar a su ordenamiento una definición del accidente de trabajo incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto del trabajo es considerado como tal.

-

¹¹ SEMPERE NAVARRO, A.V: "Una reflexión crítica sobre el accidente de trabajo in itinere", *Aranzadi Social*, Volumen 5, 1999, pág.1 y ss.

¹² BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere: Paradojas y perspectivas, Op.cit, pág. 17.

Finalmente, el legislador español¹³ acabó por consagrar la figura del accidente ocurrido al ir o al volver del trabajo de acuerdo a lo establecido en el mencionado Convenio.

Este concepto de accidente *in itinere* es de creación meramente jurisprudencial y fue plasmado en el artículo 84.5 a) del Texto Articulado de la Ley de la Seguridad Social de 21 de abril de 1966, en el que se consideraba como accidente de trabajo aquel que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurran las condiciones que reglamentariamente se determinen.

Posteriormente, el artículo 84.2 de la Ley General de Seguridad Social de 1974 consolidó la clasificación como accidente de trabajo de aquellos que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.

Esta definición fue también recogida por el artículo 115.2 de la LGSS 1994 y actualmente por el artículo 156.2 de la LGSS 2016.

En resumen, la evolución del concepto de accidente *in itinere*, se puede sintetizar en cinco fases diferenciadas¹⁴:

- 1. Al principio, aquellos accidentes que ocurrían en un tiempo distinto al trabajo no se les consideraba como tales.
- 2. Posteriormente, la jurisprudencia incluyó en el concepto de accidente de trabajo los que tienen lugar en trayecto desde y hacia el trabajo.
- 3. Este concepto jurisprudencial se refleja normativamente en el artículo 84.2. a LGSS de 1974.
- 4. Tras esta formulación normativa expresa, se produce una interpretación restrictiva del accidente *in itinere* por parte de la jurisprudencia española.
- 5. Progresivamente se ha ido acentuando por vía jurisprudencial el carácter restrictivo del concepto de accidente de trabajo.

No obstante, ni el carácter restrictivo de esta última fase es tan radical, ya que se aprecian interpretaciones suavizadoras, ni el concepto normativo ha sido tan determinante para el cambio de doctrina jurisprudencial¹⁵.

-

¹³ ALONSO OLEA, M y TORTUERO PLAZA, J.L.: *Instituciones de Seguridad Social*, Op. cit, pág. 72.

¹⁴ GARCÍA QUIÑONES, J.C.: "Reafirmación jurisprudencial del elemento teleológico en el accidente de trabajo *in itinere*. Comentario a la STS de 20 de junio de 2002", *Relaciones laborales: Revista crítica de teoría y práctica*, núm. 1, 2013, pág. 839 y ss.

2. Significado actual del accidente de trabajo in itinere.

Se considera accidente de trabajo *in itinere* a todo accidente ocurrido en el desplazamiento para iniciar la prestación de servicios o de regreso al domicilio, sin que quepan interrupciones o alteraciones por motivos personales, en tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del trabajo, por el trayecto adecuado y en un medio de transporte racional debidamente utilizado, entendiéndose como lugar de trabajo, los sitios donde los empleados deben permanecer o donde tienen que acudir por razón de su trabajo y que se hallan bajo el control directo o indirecto del empleador, y en los cuales desarrollen actividades por cuenta ajena¹⁶.

La principal idea que subyace en este concepto, es que el accidente se produce a través del desplazamiento como acto necesario para la prestación laboral, ya que sin trabajo no habría desplazamiento, y sin desplazamiento no se produciría el accidente de trabajo¹⁷.

La justificación del accidente *in itinere*¹⁸, puede radicar o bien en la consideración del trabajador que se desplaza a su centro de trabajo, como trabajador en funciones¹⁹, y por tanto cualquier daño que sufra se considerará como accidente de trabajo, o bien, la figura del accidente in itinere sirve para dar cobertura²⁰ a los accidentes que ocurran en el trayecto ya que no se consideran legalmente como tiempo y lugar de trabajo

El accidente de trabajo *in itinere* es un tipo de accidente, que debe de tener tanto los elementos fundamentales del propio accidente de trabajo: subjetivo, objetivo y causal,

¹⁵ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual de accidente in itinere. Paradojas y perspectivas, Op. cit, págs. 29-30.

¹⁶ Convenio de la OIT núm. 155 de 1981, sobre seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo.

¹⁷ KAHALE CARRILLO, D.T en AAVV.: *Doctrina Jurisprudencial en Materia preventiva*, León, AB Libros Jurídicos del Noroeste, 2008, pág. 632.

¹⁸ MARTÍNEZ BARROSO, Mª. R.: "Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente in itinere", Revista Gestión Práctica de Riesgos Laborales, núm. 75, 2010, pág. 26.

¹⁹ STS 25 abril 1967 (RJ 1967\1972).

²⁰ ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J.L.: Instituciones de Seguridad Social, Op. cit, pág. 74.

como los requisitos específicos²¹ del mismo: teleológico, cronológico, topográfico y mecánico, que se explicaran detalladamente en capítulos posteriores.

2.1 Factores típicos en el desplazamiento con incidencia en la aparición de un accidente *in itinere*.

Los accidentes producidos al ir o volver del lugar de trabajo suelen acontecer en zonas urbanas o áreas metropolitanas, en horarios con altas densidades de tráfico, lo cual hace que la velocidad de circulación no sea elevada. Generalmente este tipo de accidentes se produce por distracciones, fatiga, sueño y velocidad inadecuada en relación con las condiciones de la vía.

Estas causas suelen aparecer por la rutina en los trayectos, la excesiva confianza en la conducción, lo que aumenta las posibilidades de sufrir un accidente.

Las principales causas que provocan accidentes in itinere se pueden clasificar en:

- Causas internas al conductor: distracciones como el uso de móvil, manos libres,
 manipulación de radio, navegador, etc. Fumar, leer el periódico, comer, etc.
- Causas externas al conductor: la densidad del tráfico, el comportamiento de otros conductores, factores climatológicos, señales viales, el estado de la vía, etc.

Se pueden agrupar los factores de riesgo en tres grandes grupos:

- El factor humano, supone el 70-90% de la responsabilidad en un accidente. La mayoría de los accidentes de tráfico reflejan aspectos tales como el exceso de velocidad, cansancio, alcohol, distracciones, etc.
- El vehículo es otro factor determinante, así como su antigüedad, seguridad pasiva, las condiciones en que se encuentra, etc.
- El factor vía y las condiciones climáticas: conservación, trazado, anchura, señalización de las vías, control y supervisión del tráfico por parte de la autoridad policial competente, condiciones meteorológicas ambientales, oscuridad, lluvia, hielo, nieve, viento, calor excesivo, etc.

_

²¹ CAVAS MARTÍNEZ, F.: El accidente de trabajo in itinere, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 14.

3. Los elementos subjetivo y objetivo en el accidente de trabajo in itinere.

Como ya se mencionaba en el apartado correspondiente, todo accidente de trabajo se caracteriza por la existencia de los elementos que lo identifican como tal: Elemento subjetivo, elemento objetivo y nexo causal.

• Elemento subjetivo.

El elemento subjetivo está determinada por la condición del trabajador²². En este sentido, si quien sufre el accidente, carece de esta condición, no nos encontraríamos ante un supuesto de accidente de trabajo *in itinere*²³. Tampoco existirá accidente de trabajo, cuando aún no exista relación laboral, en el supuesto en que el trabajador inicia un viaje para trasladarse al lugar de la futura prestación de servicios²⁴.

• Elemento objetivo.

Un accidente de trabajo, solamente es considerado *in itinere*, cuando responde a accidentes en sentido estricto, es decir, lesiones súbitas y violentas producidas por un agente externo.

En este sentido, se descarta como constituyentes de accidente de trabajo *in itinere* aquellas dolencias o procesos morbosos de distinta etiología.

Cuando nos encontremos ante presuntos accidente de trabajo, en cuya aparición hayan tenido influencia las dolencias o procesos morbosos, habrá que determinar primeramente la relación de causalidad entre tales dolencias y la actividad laboral, para que se considere que tales lesiones tienen un origen laboral.

No obstante, la posible ruptura de la relación de causalidad por estas cuestiones, se tratará de forma más exhaustiva en capítulos posteriores.

Nexo causal.

En el accidente *in itinere* la relación de causalidad entre trabajo y lesión no es inmediata, como pueda ocurrir en el accidente de trabajo típico, sino mediata o

²² CAVAS MARTÍNEZ, F.: El accidente in itinere, Op. cit, pág. 21.

²³ SÁNCHEZ PEREZ, J.: "El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial", *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, num.11, 2013, págs. 2-5.

²⁴ STS, 1 de julio de 1982 (RJ 1982\4536).

remota²⁵.

No tiene como origen el desempeño de un determinado trabajo, sino, el desplazamiento que se realiza para desempeñar la actividad laboral.

La relación de causalidad, o nexo causal, se puede romper cuando no exista la suficiente relación entre las lesiones y el propio trabajo desempeñado.

4. Delimitación de figuras afines. El accidente en misión.

Los accidentes de circulación, a diferencia del resto de accidentes de trabajo, no tienen lugar en las dependencias de la propia empresa, sino que se producen fuera de la misma.

En el supuesto de accidente *in itinere*, tienen lugar al dirigirse o volver del lugar de trabajo y en el caso del accidente en misión, en el desplazamiento que tiene que realizar el trabajador por motivos laborales.

La principal semejanza se encuentra en las similitudes que existen entre el accidente de trabajo en misión y el accidente *in itinere*²⁶, si bien ha de quedar clara su diferencia jurídica²⁷ que genera unas diferencias en lo referente al régimen jurídico aplicable²⁸.

La primera sentencia que reconoció el accidente en misión, es la STS 8 de julio de 1929, siendo incluso anterior a la primera que reconoció el accidente de trabajo *in itinere*. Este tipo de accidente se constituye como accidente de trabajo por sí mismo, al ocurrir durante el tiempo de trabajo, sin tener que precisar los criterios específicos del accidente *in itinere*. Es ni más ni menos, un accidente de trabajo puro y simple²⁹, por ocurrir durante el tiempo de trabajo.

El accidente en misión, es una figura de creación jurisprudencial en la que se amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado está sometido a las decisiones de la empresa, de modo que su reconocimiento como

-

²⁵ CAVAS MARTÍNEZ, F.: El accidente in itinere, Op. cit, pág. 22.

²⁶ SEMPERE NAVARRO, A.V.: "Rectificación del concepto de accidente en misión. Comentario a la STS de 6 de marzo de 2007", *Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi*, núm. 7. 2007. pág. 121.

²⁷ TASCÓN LÓPEZ, R.: El accidente de trabajo en misión, Valencia, Tirant lo Blanch, 2010, pág. 25.

²⁸ KAHALE CARRILLO, D.T.: "Accidente de trabajo en misión: el caso de los transportistas", *Estudios financieros. Revista de trabajo y seguridad social*, núm. 295, 2007, págs. 184-185.

²⁹ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.: El accidente in itinere, Op. cit, pág. 87.

accidente de trabajo viene dado porque recorre un trayecto con ocasión o como resultado del trabajo desarrollado, siguiendo las órdenes e instrucciones de la empresa para llevar a cabo los cometidos laborales.

De ahí que opere la presunción *iuris tantum* de que son accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y lugar de trabajo³⁰, siempre que el accidente se produzca en el tiempo y lugar encomendado por el empresario para cubrir una tarea requerida por la empresa.

El accidente en misión se estructura en dos categorías. La primera estaría constituida por el accidente sufrido como consecuencia de un desplazamiento de corta duración por orden empresarial, la segunda viene dada por el accidente sufrido como consecuencia de un desplazamiento de larga duración, que implica la necesidad de que ciertos actos personales o privados se lleven a cabo fuera del domicilio habitual del trabajador o fuera de la localidad donde el resida³¹.

Cabe destacar, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León en su sede de Burgos³², en la cual reconoce como accidente de trabajo a la hemorragia cerebral sufrida por un conductor de camión que, "al sentirse indispuesto durante un servicio de transporte, se detiene en su localidad para dirigirse directamente al hospital, quedando ingresado en el mismo", entendiéndose la hemorragia cerebral como una "lesión producida en tiempo y lugar de trabajo y con ocasión del mismo, pues el mismo, consiste en dicho desplazamiento".

⁻

³⁰ KAHALE CARRILLO, D.T.: "La presunción de laboralidad del artículo 115.3 LGSS", *Estudios Financieros, Revista de Trabajo y Seguridad Social*. núm. 281-282, 2006, págs. 195-206.

³¹ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas, Op. cit, pág. 54.

³² STSJ Castilla y León\ Burgos, 3 de diciembre de 2015 (AS 2016\104).

CAPITULO III.- FACTORES QUE LIMITAN LA CONSIDERACIÓN DEL ACCIDENTE COMO ACCIDENTE IN ITINERE.

En el momento en que aparecen otros factores que pueden llegar a desencadenar el accidente, bien sean intrínsecos al propio trabajador, como los derivados de enfermedades, como extrínsecos al mismo, como la intervención de terceros³³. La calificación del accidente como *in itinere* requiere del análisis de la vinculación del factor que condiciona el accidente con el trabajo.

1. El infarto de miocardio como supuesto de accidente in itinere.

El accidente de circulación ocurrido por el infarto de miocardio sufrido por el trabajador en el trayecto que recorre desde su domicilio al lugar de trabajo, no se considera accidente de trabajo, a no ser que se pruebe la relación de los síntomas del infarto con el propio trabajo, ya que las condiciones laborales y las exigencias del puesto, juegan un papel importante, en muchos casos determinante en el proceso multifactorial que origina el infarto³⁴.

La presunción *iuris tantum* del artículo 156.3 LGSS solo es aplicable a las dolencias aparecidas en tiempo y lugar de trabajo y no a las que se manifiestan en el trayecto de ida o vuelta al mismo ya que no son consecuencia del desempeño del trabajo.

En este sentido, el accidente *in itinere* es considerado como accidente laboral cuando las dolencias se producen como consecuencia de una acción súbita y violenta, correspondiente al sentido de un accidente.

Por lo tanto, se puede afirmar que:

1) La presunción de laboralidad del accidente solo alcanza a los acecidos en el

tiempo y lugar del trabajo y no a los que ocurren en el trayecto de ida o vuelta del mismo.

2) La asimilación a accidente de trabajo del accidente *in itinere* se limita a los accidentes en sentido estricto y no a las dolencias y procesos morbosos de

³³ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente del trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas, Op. Cit, pág. 46.

³⁴ SANTOS PALACIOS, J.: "El accidente de tráfico como accidente de trabajo. Análisis legal y jurisprudencia". *La Mutua. Revista técnica de salud laboral y prevención*, núm. 13, 2006, pág. 7.

distinta etiología y modo de manifestación. Por lo tanto, aquellas dolencias, como el infarto de miocardio, que tienen lugar en el desplazamiento hacia el lugar de trabajo, o bien, desde el lugar de trabajo hacia el domicilio del trabajador, no deben considerarse como accidente de trabajo a no ser que se acredite la relación de causalidad entre la lesión y el trabajo.

En lo concerniente a la falta de prueba de la relación necesaria entre lesión y trabajo para calificar el accidente como laboral, el Alto Tribunal³⁵ afirma que "la muerte del trabajador se produjo debido a un infarto y que a raíz del mismo, el vehículo se salió de la calzada originándose un accidente de tráfico, el cual no puede ser calificado como accidente de trabajo al no figurar circunstancia alguna que relacione los síntomas del infarto con el trabajo".

En otros supuestos³⁶ tampoco se considera el accidente como accidente *in itinere* si el fallecimiento se produce por "insuficiencia cardiaca cuando el trabajador se dirigía al lugar en el que tenía aparcada la furgoneta de la empresa con la que se desplazaba al trabajo".

En otras sentencias³⁷ se considera que la patología de ritmo cardiaco no tiene que ver con el trabajo y por tanto no se considera accidente *in itinere* ya que "la incidencia súbita no ocurrió al ir o volver del mismo; además, no consta que en la última jornada de trabajo se dieran circunstancias especiales o factores estresantes que condujeran al hecho luctuoso".

Por su parte, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, tampoco reconoció el infarto que sufrió un trabajador en el parking de la empresa una vez que finalizó la jornada laboral³⁸.

Por lo tanto, la jurisprudencia se ha venido pronunciando categóricamente en sentido negativo, al estimar que los infartos de miocardio sufridos al ir o al volver al trabajo no tienen la calificación de accidente de trabajo.

³⁷ Entre otras cabe destacar, STSJ, Castilla y León\Burgos, 22 de diciembre de 2014 (JUR 2015\24359), STSJ, País Vasco, 13 de septiembre de 2011 (AS 2012\1421) y STSJ, Cataluña, 13 de octubre de 2005 (AS 2006\595).

18

³⁵ STS, 30 de mayo de 2003 (RJ 2003\5326).

³⁶ STS, 18 de enero de 2011 (RJ 2011\252).

³⁸ STSJ, Madrid, 18 septiembre de 2015 (JUR 2015\246495).

Sin embargo, en otros pronunciamientos³⁹ si se aplica la presunción de laboralidad por el hecho de que los síntomas que desencadenan la lesión se "manifiestan en el tiempo y lugar de trabajo, habiéndose acreditado la relación de causalidad entre la lesión y el trabajo ya que el que el dolor torácico apareció en el trabajo y su profesión es una profesión de esfuerzo". De manera contradictoria, en algunas sentencias, las lesiones derivadas de un infarto de miocardio sí han sido calificadas como accidentes de trabajo, como por ejemplo en el caso de deberse a estrés en el trabajo⁴⁰, ya que el estrés provoca episodios de angina de pecho, trastornos del ritmo cardíaco e insuficiencia cardiaca, pudiendo derivar en un infarto de miocardio.

2. El accidente in itinere en relación con la imprudencia.

En esta Memoria de investigación, conducente a la elaboración del Trabajo Fin de Máster, se debe hacer mención al tratamiento de los accidentes *in itinere* en los que aparece el concepto de imprudencia para determinar la calificación del accidente como no laboral.

La LGSS en su artículo 156.4 b) diferencia dos tipos de conductas que excluyen la calificación de laboralidad del accidente, estableciéndose que no tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado, aunque provoquen un daño corporal.

Por lo tanto, la imprudencia temeraria del trabajador hace que su conducta elimine la catalogación como accidente de trabajo⁴¹, también en el supuesto del accidente *in itinere*, constituyendo, una cuestión importante ya que implica la conducción de un vehículo o el respeto de las normas viales, aunque el trabajador sea un peatón⁴².

2.1. La imprudencia temeraria y profesional.

-

³⁹ STSJ, Valencia, 15 de mayo de 2008 (JUR 2008\243696).

⁴⁰ STSJ, Madrid, 30 de diciembre de 2004 (JUR 2005\158914) o STSJ, Madrid, 20 de noviembre de 2001 (AS 2002\660).

⁴¹ DEL VALLE MUÑOZ, F.: "El accidente de trabajo por imprudencia del trabajador", *Revista de trabajo y Seguridad Social*, núm. 34, 1999, págs. 30-34.

⁴² BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere: Paradojas y perspectivas, Op. cit, págs. 76-77.

En el ámbito laboral, la imprudencia temeraria tiene una finalidad individual que pretende sancionar con la pérdida de un privilegio a quien ha participado decisiva o gravemente en la producción del accidente⁴³.

La conducta del trabajador puede influir en la calificación jurídica del accidente *in itinere*, rompiendo de este modo el nexo de causalidad entre el trabajo y el accidente, siempre y cuando el comportamiento del accidentado se considere temerario⁴⁴.

Se debe entender como imprudencia temeraria aquella "conducta en la que el autor asumió indudablemente riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas, con conocimiento además de que en aquellos momentos circulaba en sentido contrario a la dirección obligatoria, lo que supone un desprecio del riesgo y la omisión de la diligencia más elemental exigible"⁴⁵.

El Tribunal Supremo considera que el accidente de tráfico que sufrió un motorista⁴⁶ por circular en dirección prohibida, en el trayecto a su lugar de trabajo no se puede considerar como accidente *in itinere* ya que el trabajador incurrió en una flagrante imprudencia temeraria asumiendo los riesgos arriba descritos.

Sin embargo, no toda infracción administrativa en la conducción de vehículos supone una imprudencia temeraria, en este sentido, conducir sin el permiso de conducir no siempre es considerado como imprudencia temeraria⁴⁷, tampoco se ha considerado como tal, en ocasiones saltarse una señal de stop⁴⁸, así como, el reconocimiento de la existencia de un accidente *in itinere* aunque se infrinjan normas de circulación⁴⁹ invadiendo el carril contrario ya que a pesar de que "se produjo una actitud antirreglamentaria por parte del trabajador, esta no tiene tal intensidad y gravedad como para derivar de ella el desprecio por las normas básicas de convivencia en relación con la conducción".

⁴³ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.: El accidente in itinere, Op. cit, pág. 97-99.

⁴⁴ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Granada, Comares, 2009, Pág. 11.

⁴⁵ STS, 18 de septiembre de 2007 (RJ 2007\8446).

⁴⁶ STS, 22 de enero 2008 (RJ 2008\2076).

 $^{^{47}}$ STSJ, Castilla-La Mancha, 27 de abril de 2006 (JUR 2006\178400) y STSJ, Madrid, 8 de septiembre de 1992 (AS 1992\4412).

⁴⁸ STSJ, Murcia, 29 de enero de 2001 (AS 2001\78) o STSJ, Cataluña, 26 de octubre de 1993 (AS 1993\4566).

⁴⁹ STSJ, Comunidad Valenciana, 10 enero de 2012. (JUR 2012\158986).

En el mismo sentido, el exceso de velocidad⁵⁰ también supone una imprudencia temeraria que hace que no se considere el accidente de tráfico como accidente *in itinere*, y del mismo modo, saltarse un semáforo en rojo en un cruce peligroso⁵¹ también constituye una imprudencia temeraria.

Caso particular constituye conducir bajo los efectos del alcohol. Si en la prueba de alcoholemia se desprende, que esta no es elevada, solamente constituye una sanción de tráfico y no supone una imprudencia temeraria por parte del trabajador que sufre el accidente⁵² y si es elevada y sobrepasa los límites permitidos por la ley, supone una flagrante imprudencia temeraria⁵³ y por consiguiente, una ruptura del nexo causal⁵⁴.

En lo relativo a la imprudencia profesional, surge la dificultad en aplicar este concepto al trayecto en el que no se da una prestación de servicios⁵⁵, por su parte, el artículo 156.5 a) de la LGSS establece que no impedirá la calificación como accidente de trabajo, la imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira. En este sentido, no llevar cinturón de seguridad⁵⁶ no haber pasado la Inspección Técnica de Vehículos⁵⁷, o incluso quedarse dormido al volante⁵⁸, no constituye imprudencia temeraria, sino profesional.

_

⁵⁰ STSJ, Comunidad Valenciana, 16 de octubre de 1992 (AS 1992\5254), STS, 16 de julio 1985 (RJ 1985\3787).

⁵¹ STS, 18 de septiembre de 2007 (RJ 2007\8446).

⁵² MELENDEZ MORILLO-VELARDE, L.: "¿Impide la ingesta de drogas con motivos terapéuticos la calificación de accidente de trabajo *in itinere*?", *Aranzadi Social*, núm. 13, 2008, pág. 5.

⁵³ STSJ, Cataluña 30 de mayo de 1997(AS 1997\1972) y STSJ, Cataluña, 30 de mayo de 2001 (AS 2001\2603).

⁵⁴ STSJ, Andalucía\ Sevilla, 12 de noviembre de 2009 (AS 2010\167) y STSJ, Cataluña, 3 de febrero de 2011 (AS 2011\1026).

⁵⁵ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere: Paradojas y perspectivas, Op. cit, pág. 77.

⁵⁶ STSJ Canarias 12 noviembre 2004 (JUR 2005\25926).

⁵⁷ STSJ Extremadura 8 marzo 2004 (JUR 2004\84451).

⁵⁸ STSJ Galicia 19 enero 2004 (JUR 2004\80137).

CAPITULO IV.- LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL ACCIDENTE IN ITINERE.

A partir de los elementos básicos del accidente de trabajo *in itinere* (domicilio, trayecto y lugar de trabajo), la jurisprudencia ha identificado cuatro rasgos que configuran el propio accidente *in itinere*.

De forma resumida, cabe resaltar los siguientes requisitos que se deben de dar para que se considere un accidente de trabajo como *in itinere*⁵⁹.

- Requisito teleológico: La causa del desplazamiento, iniciar o finalizar el trabajo sin que medie interrupción por motivos personales.
- Requisito topográfico o geográfico: Se utilizará aquel trayecto normal o habitualmente utilizado.
- Requisito cronológico: El accidente deberá ocurrir cerca de la hora de entrada o salida del lugar de trabajo.
- Requisito modal o mecánico: Se deberá acudir al puesto de trabajo en un medio de transporte racional y adecuado.

1. Teleológico.

El accidente deberá ocurrir en el trayecto del domicilio al centro de trabajo, o bien, desde el centro de trabajo al domicilio⁶⁰. El desplazamiento debe darse para comenzar o finalizar la actividad laboral y no deben existir interrupciones extrañas a la propia actividad laboral que rompan el propio nexo causal⁶¹. En definitiva, la finalidad del propio desplazamiento será para empezar o terminar el trabajo y solo en estos supuestos se podrá advertir la presencia del requisito teleológico⁶².

La Jurisprudencia ha matizado que el concepto de accidente *in itinere* se construye a partir de dos términos, el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador y la conexión

⁵⁹ FERNÁNDEZ ÁVILES, J.A.: *El accidente de trabajo en el Sistema de Seguridad Social*, Barcelona, Atelier, 2007, págs. 103-106.

⁶⁰ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.: El accidente in itinere, Op. cit, pág. 68.

⁶¹ CAVAS MARTÍNEZ, F.: El accidente in itinere, Op. cit, pág. 36 y ss.

⁶² MATORRAS DÍAZ-CANEJA, A.: "Accidente de trabajo *in itinere* y domicilio particular de referencia. Comentario a la STS de 28 de febrero de 2001", *Actualidad Laboral*, núm. 36, 2001, pág. 3531 y ss.

entre ambos a través del trayecto⁶³, no siendo suficiente que el accidente se produzca al ir o al volver del lugar de trabajo sino que es necesaria esta conexión entre domicilio y trabajo⁶⁴.

En este sentido, el Alto Tribunal, manifestó la inexistencia⁶⁵ de accidente *in itinere* por no constar la conexión entre el trabajo y el accidente de tráfico acaecido cuando el trabajador circulaba en su motocicleta tras recibir el alta médica de una anterior baja, debido a que no quedo probado, que el trabajador se dirigiera al trabajo a entregar el parte médico de alta.

A continuación se van a analizar pormenorizadamente tanto la figura del domicilio del trabajador, como el concepto de lugar de trabajo.

1.1 Domicilio del trabajador.

Hasta mediados de los noventa, la Jurisprudencia interpretaba que el domicilio del propio trabajador no era el legal, ni el habitual, sino aquel del que saliera dirección al lugar de trabajo, o bien, al que se dirigiera una vez finalizada la actividad laboral⁶⁶, siempre que existiera un nexo causal entre ambos.

Por lo tanto, de acuerdo a esta interpretación jurisprudencial, podrían ser puntos de comienzo o finalización del trayecto, domicilios en los que el trabajador se encontrara de manera temporal. En definitiva, en este periodo, lo más trascendente no era el domicilio en sí, sino más bien el punto de partida o destino con vinculación con el trabajo.

Sin embargo, con referencias geográficas diferentes al domicilio habitual, resultaba posible cuestionar que el punto geográfico en cuestión constituyera inicio o destino y no un objetivo geográfico que atendiera exclusivamente a razones personales⁶⁷.

⁶⁶ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere, paradojas y perspectivas, Op. cit, págs. 37-42.

⁶⁷ KAHALE CARRILLO, D.T.: "Los requisitos configuradores del accidente de trabajo *in itinere*", *Revista de Trabajo y Seguridad Social*, núm. 35, 2006, pág. 149.

⁶³ STS, 29 de septiembre de 1997 (RJ 1997\6851).

⁶⁴ STS, 19 de enero de 2005 (RJ 2005\2534).

⁶⁵ STS, 25 de mayo de 2015 (RJ 2015\3131).

En una segunda fase, a partir de mediados de los noventa, se advierte un cambio en la interpretación de los puntos geográficos relevantes a efectos de conceptuar el accidente *in itinere*.

El Tribunal Supremo, se pronunció⁶⁸ acerca de la necesidad de que el punto de referencia de inicio o destino con relación al domicilio cumpliera el criterio de normalidad. Posteriormente, se negaría la calificación de accidente *in itinere* a aquel que tiene lugar fuera del domicilio habitual⁶⁹.

En contra de lo que la Jurisprudencia marcaba hasta mediados de los noventa, el alto Tribunal deja de admitir los domicilios ocasionales⁷⁰, produciéndose en esta nueva etapa una interpretación radical del concepto de domicilio del trabajador.

En este mismo sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en su sede de Málaga⁷¹, no reconoció como accidente *in itinere* al sufrido por un trabajador que se dirigía a su centro de trabajo desde el domicilio de sus suegros, ya que no quedó probado, que, este fuera su domicilio habitual.

Esta interpretación tan restrictiva implica que cualquier destino distinto al domicilio rompe el nexo causal incluso en aquellos casos en que el accidente de tráfico se da cuando el propio trabajador se desplaza hacia un centro de salud, en tiempo de trabajo, para una consulta médica, contando con una autorización firmada por la empresa⁷².

Otra cuestión, que genera incertidumbre, es la delimitación del domicilio, es decir, donde empieza y acaba el mismo. En este sentido, el Tribunal Supremo se ha pronunciado estableciendo que "se debe 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, y, por otro, que el abandono de ese espacio debe ponerse en relación directa con el inicio de otras actividades alejadas de las primeras, así mismo ponen claramente de relieve una relación causal con el comienzo del trayecto

⁶⁹ STSJ, Comunidad Valenciana, 30 de noviembre de 2004 (AS 2005\205).

⁶⁸ STS, 17 de diciembre de 1997 (RJ 1997\9484).

⁷⁰ Entre otras, STS, 20 de septiembre de 2005 (RJ 2005\7331) excluye el domicilio de la pareja; STS, 28 de febrero de 2001(RJ 2001\2826), el regreso al trabajo desde un domicilio diferente al habitual en el cual pernoctó y STSJ, Cataluña, de 2 de febrero de 2012 (AS 2012\256), acudir al trabajo desde el domicilio del marido que residía en localidad diferente.

⁷¹ STSJ, Andalucía\ Málaga, 30 de septiembre de 2015 (JUR 2015\304402).

⁷² SSTS, 15 de abril de 2013 (RJ 2013\3839) o 10 de diciembre de 2009 (RJ 2010\2108).

que conduce en exclusiva al desempeño de la actividad laboral" ⁷³. Teniendo en cuenta lo anterior, tiene consideración de accidente, el ocurrido en la finca de su propiedad, guiando la motocicleta, después de salir de la vivienda que habita para dirigirse al centro de trabajo así como el ocurrido en las escaleras del edificio⁷⁴ donde se ubica el domicilio de la trabajadora y cuya salida, tenía "exclusivamente la finalidad de acudir al trabajo".

Del mismo modo, y argumentado la misma concepción de domicilio, el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria⁷⁵, falló que constituía un accidente de trabajo *in itinere*, la torcedura de tobillo "sufrida en el momento en que la actora, al acceder al garaje comunitario de su domicilio, se dirigía a coger el coche y a desplazarse al trabajo".

Por otro lado, y teniendo en cuenta la evolución de las formas de transporte y las costumbres sociales, se amplía la noción de domicilio para incluir residencias o lugares diferentes a la residencia principal, considerándose como domicilio el punto de llegada y salida hacia el lugar de trabajo.

En este sentido, en el año 2013 el alto Tribunal⁷⁶, consideró como accidente *in itinere* el accidente de tráfico sufrido por un trabajador "que se desplazó con su vehículo desde su domicilio de Puente Almuhey (León), donde descansaba los fines de semana, hasta el domicilio de Almazán (Soria), donde vivía durante los días laborales de la semana"⁷⁷.

Por lo tanto, esta situación se considera como accidente *in itinere*, ya que la finalidad principal del viaje está determinada por el trabajo, no importando que entre el domicilio del trabajador y el lugar del trabajo haya una distancia de 350 kilómetros, con tal de que dicho domicilio sea el habitual, prestando atención a "la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales" que amplía la noción de domicilio "para incluir lugares de residencia o, incluso, de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador".

515, 11 ledicio 2011 (1**d** 2011 (2750)

⁷³ STS, 14 febrero 2011 (RJ 2011\2736).

⁷⁴ STSJ, Andalucía\ Granada, 6 febrero de 2014 (JUR 2014\128178).

⁷⁵ STSJ, Cantabria, 9 de febrero de 2016 (JUR\2016\47270).

⁷⁶ STS, 6 de diciembre de 2013 (RJ 2014\371).

⁷⁷ SEMPERE NAVARRO, A.V y SAN MARTIN MAZZUCCONI, C.: "Expansión del accidente *in itinere*" *Análisis GA&P*, Febrero 2014, pág. 2.

1.2 Lugar de trabajo.

En relación al lugar de trabajo, existe una evolución similar a la de la consideración del domicilio. En un primer momento, existía una interpretación del trabajo que excede del mero lugar de trabajo, aunque si se relacionaba con aquellos lugares relacionados con la prestación laboral.

Sin embargo, en un momento posterior, se dieron pronunciamientos que limitan la interpretación del precepto legal al estricto lugar de trabajo.

Por tanto, resulta necesario retomar criterios que tengan en cuenta la causa laboral del desplazamiento mediante el análisis de la totalidad de los factores concurrentes^{78.}

2. Topográfico o Geográfico.

El accidente para ser considerado *in itinere*, deberá producirse en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio hacia el lugar de trabajo y viceversa. Por lo tanto, el trayecto, es la conexión entre los dos términos básicos del accidente *in itinere*, domicilio y lugar de trabajo.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el nexo causal no se rompa. En este sentido, se considera que el nexo causal no existe cuando se dan desviaciones del trayecto ordinario achacables a la conveniencia personal del trabajador⁷⁹ que sean arbitrarias, injustificadas y revistan una identidad considerable o revelen el ánimo del trabajador de dar a su traslado un fin distinto del ir a su domicilio o centro de trabajo⁸⁰, aunque un desvío mínimo no se considera relevante para la ruptura del nexo causal.

Se considera roto el nexo causal cuando el trayecto transcurre por un lugar que no es considerado como de paso para llegar al centro de trabajo⁸¹ "por lo que no se acredita el cumplimiento de los requisitos teleológico y geográfico precisos para que pueda calificarse el accidente de tráfico sufrido como accidente de trabajo *in itinere*, sobre

⁷⁸ BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere, paradojas y perspectivas, Op. cit, pág. 44.

⁷⁹ MARTÍNEZ BARROSO, Mª. R.: "Unificación doctrinal respecto a la delimitación geográfica del *iter laboris* en el accidente *in itinere*". A propósito de la STS 19 enero 2005", *Información Laboral Jurisprudencia*, núm. 1, junio 2005, págs. 3-14.

⁸⁰ KAHALE CARRILLO, D.T.: Doctrina Jurisprudencial en Materia preventiva, Op. cit, pág. 638.

⁸¹ STSJ, Galicia, 21 de mayo de 2014 (JUR 2014\207681).

todo cuando tampoco resulta acreditado, si el recorrido que realizaba era el normal y habitual desde su domicilio habitual a su trabajo".

Tampoco se considera como accidente de trabajo *in itinere* aquel que sufrió un trabajador cuando realizaba la Declaración de la Renta en un lugar diferente al lugar de trabajo, aunque había sido autorizado previamente por la empresa. El Tribunal Supremo⁸², consideró que la gestión no tenía "ninguna relación con el trabajo y se debió a un motivo de interés particular que rompió el nexo causal", por otra parte, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, en su sede de Burgos⁸³, tampoco reconoce como accidente *in itinere* el que sufrió un trabajador cuando una vez finalizada la jornada de trabajo se dirigía a un hospital a recoger un familiar y en el trayecto sufrió un accidente de tráfico, argumentando para ello que "la finalidad principal y directa del viaje no estaba determinada por el trabajo, sino por un motivo meramente particular".

Sin embargo, el Tribunal Supremo, sí reconoce⁸⁴ la existencia de accidente *in itinere* en el supuesto de un accidente en el que la trabajadora, al coger un autobús para dirigirse desde su centro de trabajo para asistir a un reconocimiento médico.

Incluso, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco⁸⁵, reconoce como accidente *in itinere* al sufrido por un trabajador en una cacería posterior a la jornada laboral a la que fue invitado por la empresa, argumentando el TSJ la existencia de accidente *in itinere* "al tratarse de un accidente de caza ocurrido por un disparo, no dándose la ruptura del nexo causal". Existiendo también la circunstancia de que "los partícipes en la cacería eran el empleador y familiares de este y dependía de ellos para la vuelta a casa y pese a no seguir el camino habitual de vuelta no se alteró sustancialmente el recorrido"

3. Cronológico

Para poder hablar de accidente de trabajo *in itinere*, los Tribunales exigen que el accidente se produzca dentro de un tiempo prudencial, es decir, cercano a las horas de entrada o salida del trabajo. De tal manera que el recorrido no pueda verse alterado por

⁸² STS, 20 de marzo de 2007 (RJ 2007\3530).

⁸³ STSJ, Castilla y León\Burgos, 30 de julio de 2007 (AS 2007\3248).

⁸⁴ STSJ, Madrid, 4 de marzo de 2016 (JUR 2016\96373).

⁸⁵ STSJ, País Vasco, 15 de septiembre de 2015 (AS 2015\2021).

desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a intereses particulares.

El tiempo empleado en el trayecto o la duración del recorrido ha de ser razonable, de modo que su mayor o menor extensión dependerá de la distancia a recorrer, del medio de locomoción utilizado y de las circunstancias concurrentes en cada caso.

Respecto de las paradas o interrupciones en el trayecto, los órganos judiciales valoran en cada supuesto si existió o no interrupción del nexo causal.

En este sentido, el Alto Tribunal ha realizado una interpretación flexible considerando que no se rompe el nexo causal cuando las interrupciones se puedan llegar a considerar habituales en los desplazamientos hacia el lugar de trabajo o desde el mismo, pudiendo citar, por ejemplo, la parada de media hora en un bar⁸⁶.

Sin embargo, en este supuesto⁸⁷ en el cual una trabajadora sufrió un accidente de circulación, y quedando inconsciente dentro del vehículo, se determinó, que "la sangre que tenía estaba muy reseca, indicativo de que existió un espacio de tiempo entre el siniestro y el ingreso hospitalario, y que en la fecha del accidente anochece a partir de las 17.00 horas, en el periodo comprendido entre la salida del trabajo y su ingreso en el Hospital procede reconocer que no existe ruptura de la relación causal" y por tanto considerando el accidente como *in itinere*.

En otro sentido, la jurisprudencia ha considerado que el nexo de causal no se rompe en el tiempo que se necesita para salir de la ciudad y la posible congestión del tráfico⁸⁸ que se pueda encontrar el trabajador a la salida de urbe.

En este otro caso, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, reconoció la existencia de accidente *in itinere*⁸⁹ en el atropello que sufrió una trabajadora que acompañaba a su hija al colegio, faltando una hora para la entrada al trabajo, ya que "frente a esa conducta habitual que acudía a su trabajo por las mañanas en metro tras dejar a su hija en el colegio, no consta acreditado que en dicho día actuase de forma distinta, siendo así que, amén de no aparecer un desvío significativo o desproporcionado

⁸⁶ STSJ, Cataluña, 15 de noviembre de 2000 (AS 2001\1122).

⁸⁷ STSJ, Castilla – La Mancha, 21 de septiembre de 2015 (JUR 2015\232978).

⁸⁸ STSJ, Castilla - La Mancha, 18 de julio de 2005 (JUR 2005\216690).

⁸⁹ STSJ, Madrid, 8 de enero de 2015 (JUR 2015\41221).

de la ruta hacia el centro de trabajo, se da una clara proximidad temporal, dada la hora de entrada al trabajo (las 10 horas) y la de entrada de la niña al colegio (las 9 horas)".

Si se considera que nexo causal se ha roto cuando el accidente tiene lugar 45 minutos después de la salida del trabajo⁹⁰, cuando el desplazamiento solo llevaría 1 minuto; desviarse para ir a buscar a los niños al colegio⁹¹, al abandonar el lugar de trabajo sin autorización para dirigirse a su domicilio a recoger una citación judicial y posterior desplazamiento al juzgado en cuyo trayecto acontece el siniestro⁹².

Cabe apreciar el requisito cronológico cuando "el accidente tiene lugar a las 21:15 del domingo pese a que el trabajo comenzaba a las 8 horas del día siguiente", pues el desplazamiento a esa hora se considera una "opción adecuada para incorporarse al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el rendimiento laboral"93.

4. Modal o Mecánico.

El desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo deberá tener lugar mediante un medio de transporte idóneo, racional y adecuado. El desplazamiento debe realizarse a través de un medio de transporte habitual (público o privado) donde su uso no genere ningún riesgo grave e inminente, aunque no es necesario hacer uso de un medio de transporte, ya que si la distancia es corta y no entraña riesgo, lo adecuado sería ir caminando.

En este sentido, el hecho de acudir a pie al lugar de trabajo por una transitada carretera nacional durante más de 20 kilómetros, no se consideró medio idóneo⁹⁴ ya que excluyó un ámbito de normalidad por "tener averiado el vehículo y no buscar otro medio de transporte, como tren o el vehículo de su hijo".

94 STSJ, Cataluña de 5 de febrero de 2001(AS 2001\1015)

⁹⁰ STSJ, Andalucía\ Granada, 5 de diciembre de 2006 (JUR 2007\181015).

⁹¹ STSJ, País Vasco, 21 de enero de 1997 (AS 1997\106).

⁹² STSJ, Murcia, 14 de septiembre de 2000 (AS 2000\2865).

⁹³ STS 26 de diciembre 2013 (RJ 2014\371)

La utilización de un medio de transporte adecuado no es incompatible con el uso indistinto de varios, si todos ellos reúnen esa misma característica⁹⁵.

Si el empresario facilita un medio de transporte colectivo, este será el adecuado, aunque se utilicen otros medios, salvo que el propio empresario haya prohibido su uso⁹⁶. Esta prohibición no tiene efecto si el medio de transporte no es razonable y se romperá la relación de causalidad entre el trabajo y el accidente.

De manera que el empresario no puede restringir el derecho que tienen sus trabajadores a utilizar los medios de transporte que estimen oportunos, siempre y cuando estos sean racionalmente adecuados a las necesidades del desplazamiento⁹⁷.

Sin embargo, la jurisprudencia ha estado atenta a los avances en los medios de transporte⁹⁸ admitiendo la validez del uso del monopatín como forma de desplazamiento hasta el lugar de trabajo, ya que "el concepto de medio de transporte es evolutivo y se debe adaptar a la realidad social".

En este sentido, la generosa permisividad del uso del monopatín en la Ordenanza Municipal de Barcelona⁹⁹ ha constituido un primer indicio favorable a la válida consideración del patinete como medio adecuado para desplazarse.

Por su parte, el uso del patinete tiene como objetivo, "un rápido desplazamiento desde el centro del trabajo al domicilio habitual por lo que se concluye que debe considerarse como medio de transporte idóneo".

Sin embargo, no estaríamos ante un supuesto de accidente de trabajo *in itinere*, si hubieran existido otros factores, como circular por una vía no considerada como normal, o si, se hubiera interrumpido el trayecto hacia el trabajo para fines deportivos o de ocio.

En este mismo sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, en su sede de Valladolid¹⁰⁰, no reconoció como accidente *in itinere*, el acaecido mientras el

⁹⁵ DE VAL TENA, A en AA.VV.: *Perfiles de las Mutuas de accidente de trabajo*. Cizur Menor, Aranzadi, 2005, pág. 309.

⁹⁶ STS, 24 de enero de 1980 (RJ 1980\620).

⁹⁷ KAHALE CARRILLO, D.T.: Doctrina Jurisprudencial en Materia preventiva, Op. cit, pág. 637.

⁹⁸ STSJ, Cataluña de 14 de junio de 2014 (AS 2014/1862).

⁹⁹ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: "Accidente in itinere en monopatín. Comentario a la STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014,)", *Revista de Derecho de la Seguridad Social*, núm. 2, 2015, págs. 145 a 158.

¹⁰⁰ STSJ, Castilla y León\ Valladolid de 1 de octubre de 2015 (JUR 2015\241311).

trabajador circulaba en bicicleta a la salida del trabajo siguiendo un trayecto no habitual a su domicilio.

CAPITULO V.- PREVENCIÓN DEL ACCIDENTE IN ITINERE.

Una prestación laboral segura y ajena en lo posible a la proximidad o amenaza de daños físicos para la persona del trabajador ha sido la constante aspiración histórica del legislador¹⁰¹, en tanto el ordenamiento jurídico no es ciego a las amenazas¹⁰² que se ciernen sobre el trabajador en el entorno laboral¹⁰³ y lucha contra ellas introduciendo actuaciones encaminadas a eliminar o minorar el riesgo.

1. La singularidad de la prevención del accidente *in itinere*. Relación con el riesgo laboral.

Bajo un concepto amplio, se puede definir el riesgo como aquella contingencia o proximidad de un daño¹⁰⁴, por su parte, el artículo 4.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales, precisa un poco más, definiendo el riesgo laboral, como la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo.

A partir de tal concepto legal, se debe plantear la cuestión de si el accidente *in itinere*, pueda ser considerado como accidente de trabajo para que el empresario tenga el deber de prevenirlo, por tratarse de un riesgo en el que el trabajo no es causa directa de su manifestación, ya que se produce en tiempo y espacio que la empresa no puede materialmente controlar¹⁰⁵. Por lo tanto, se está imputando al propio empresario el riesgo que se crea por las condiciones en las que se encuentre el trayecto, relacionadas estas con el fenómeno de la motorización y la siniestralidad¹⁰⁶.

^{101 &}quot;Es un hecho histórico constatado que las primeras normas que marcan la intervención del Estado en el campo del trabajo están inspiradas de un fuerte carácter tuitivo y orientadas a proteger al trabajador de los riesgos que el trabajo comporta. Se puede afirmar, por ello, que la materia de Seguridad e Higiene está íntimamente vinculada a los orígenes del Derecho del Trabajo, en cuanto vino a determinar el nacimiento como disciplina jurídica autónoma". FERNÁNDEZ MARCOS, L.: Derecho de Seguridad e Higiene en el trabajo, Madrid, Edifap, 1995, pág. 29.

¹⁰² AGRA BIFORCOS, B.: Derecho de la salud y seguridad en el trabajo, León, EOLAS, 2011, pág. 21.

¹⁰³ PALOMEQUE LÓPEZ, M.C.: "El derecho constitucional del trabajador a la seguridad en el trabajo", Actualidad Laboral, núm. 4, 1992, pág. 37.

¹⁰⁴ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.: Diccionario de la Lengua Española, 23ª edición (soporte digital).

¹⁰⁵ BORRAJO DACRUZ, E.: "El accidente de trabajo *in itinere*. Ampliaciones judiciales", *Actualidad laboral*, núm. 5, 2007, pág. 252.

¹⁰⁶ MARTÍNEZ BARROSO, Mª. R.: "Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente in itinere", Op. cit, pág. 3.

El empresario, por su parte, no puede dar solución a todos los problemas de salud del trabajador, aunque existan acontecimientos que escapen a su poder de dirección y control de la actividad laboral¹⁰⁷, ya que si extendemos el concepto de riesgo laboral a un ámbito como el que nos ocupa, en el que el empresario nada puede hacer, genera un cumplimiento imposible por parte del mismo¹⁰⁸.

Para prevenir los accidentes *in itinere*, la empresa dispone de diversas líneas de actuación:

- a. Actuar sobre las condiciones de trabajo, mejorándolas y eliminando aquellas perjudiciales para la conducción.
- b. Establecer acciones formativas, encaminadas a mejorar los hábitos de conducción, así como otros factores que en último término influyan en la conducción de los trabajadores.
- c. Vigilar la salud de sus subordinados a través de los perceptivos reconocimientos médicos que deberán permitir diagnosticar enfermedades o problemas que generen una pérdida de capacidad de conducción.
- d. Elaborar un plan de Movilidad.

En primer lugar, aunque la ocasión de sufrir un daño derive del desplazamiento del trabajador para ir o volver del trabajo, el empresario deberá tener en cuenta las condiciones de trabajo que puedan propiciar la posibilidad de que se materialice el accidente *in itinere*, particularmente al volver del trabajo y que genere daños para la salud del trabajador, ya que este tipo de accidente se infiere del "concepto legal de daño contenido en la LPRL, y lo demanda la idea integral y dinámica de salud en el trabajo".

Por lo tanto, la siniestralidad laboral en el accidente *in itinere* puede estar condicionada, además de por los factores típicos del desplazamiento, por las circunstancias de prestación de la actividad laboral en el centro de trabajo y por los factores que se dan durante el desplazamiento.

¹⁰⁸ SEMPERE NAVARRO, A.V: "Una reflexión crítica sobre el accidente de trabajo in itinere", Op. cit, pág. 17.

¹⁰⁹ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Op. cit, pág. 17.

¹⁰⁷ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Op. cit, Pág. 15.

El art. 4.7 de la LPRL define como condición de trabajo, cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador, y en especial, según el art 4.7.d) LPRL, las relativas a la organización y ordenación del trabajo que influyan en la magnitud de los riesgos a los que está sometido el propio trabajador.

Con todo, el empresario deberá controlar los riesgos que se deriven de las condiciones de trabajo del puesto en cuestión y que supongan una nefasta influencia en la capacidad de conducción del trabajador, por consiguiente, que aumente la posibilidad de que se produzca un accidente *in itinere*.

Este control empresarial de las condiciones de trabajo, se deberá realizar teniendo en cuenta los principios de la acción preventiva establecidos en el art. 15 LPRL.

Sobre la base de lo anteriormente planteado, el empresario deberá procurar que las jornadas de trabajo no sean largas y tediosas para evitar cansancio, ya que la fatiga produce una gran pérdida de capacidades del trabajador: pérdida de atención, reacción, interpretación de las formas, etc.¹¹⁰.

Del mismo modo, deberá, en la medida de lo posible, diversificar las tareas a las que se enfrenta el trabajador, para evitar la excesiva carga mental.

Por otra parte, deberá procurar el respeto en las relaciones entre los miembros de la plantilla para evitar conflictos y posteriores situaciones de ansiedad o análogas. En último término, gracias a este fomento de las relaciones interpersonales, se puede llegar a conseguir que buena parte de la plantilla comparta el vehículo.

Finalmente, se deberán controlar, especialmente, las condiciones materiales de trabajo para evitar concentraciones de sustancias de determinados agentes que puedan tener efectos secundarios sobre la capacidad de conducción¹¹¹, disolventes, pesticidas, etc.

En segundo término, para la prevención de este riesgo de accidente *in itinere* cobra especial relevancia la formación relacionada con la seguridad vial, pudiendo integrarse

¹¹⁰ MORENO JIMÉNEZ, G y LARIOS REDONDO, A.: "Víctimas obreras en la carretera", *La Mutua. Revista Técnica de salud laboral y prevención*, núm. 13, 2005, págs. 61-62.

¹¹¹ TOLEDO CASTILLO, F.: "Los accidentes de tráfico en el ámbito laboral". *La Mutua. Revista Técnica de salud laboral y prevención*, núm. 13, 2005, pág. 163.

dicha formación en el contenido de la acción preventiva necesaria para la protección de la seguridad y salud de los propios trabajadores.

Además de la formación que pueden recibir los trabajadores para evitar, en la medida de lo posible, los accidente *in itinere*, hay que tener en cuenta la importancia de la información, sobre los riesgos y factores que pueden intervenir en la producción del accidente y cuál debe ser la conducta a seguir por los trabajadores, para prevenirlo.

Esta formación deberá incidir tanto en la conducción, como en primeros auxilios ya que conducir correctamente reduce las posibilidades de sufrir un accidente y en el caso de que se produzca, tener nociones de primeros auxilios puede llegar a salvar vidas.

En tercer lugar nos encontramos con la vigilancia de la salud, la cual debería ocupar un papel fundamental en la prevención de los accidentes *in itinere*. De acuerdo a lo establecido en el art. 22 de la LPRL, el empresario garantizará a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo.

En este sentido, la empresa atendiendo a los riesgos del puesto de trabajo, podría exigir la práctica de otro tipo de reconocimientos médicos que incidan en la detección en problemas de sueño, cansancio, problemas de visión y trastornos musculo esqueléticos, que favorezcan la aparición de accidentes de trabajo *in itinere*.

2. Los Planes de Movilidad y su importancia en la prevención de los accidentes *in itinere*.

Las empresas deben llevar a cabo una política preventiva empresarial transversal, que traiga como consecuencia la elaboración de Planes de Movilidad como una forma particular de prevenir los accidentes *in itinere*.

2.1 Concepto del Plan de Movilidad.

Un Plan de Movilidad es un documento donde se analizan los desplazamientos que realizan los trabajadores para el cumplimiento de sus funciones, así como en el traslado desde su vivienda habitual al trabajo y viceversa¹¹². Aglutina todas las acciones encaminadas a la implantación de pautas de desplazamiento racionales dentro del

_

¹¹² IBERMUTUAMUR.: "Cómo elaborar un plan de movilidad" 2012, Capítulo 1, págs. 5-15.

ámbito laboral, con el objetivo de minimizar los riesgos derivados del tráfico, la factura energética y la reducción de gases contaminantes¹¹³.

Los Planes de Movilidad no aparecen ni en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, ni en el Reglamento de los Servicios de Prevención. Aunque, se deberán integrar en el sistema de gestión de la prevención como una herramienta más del mismo.

En el Plan de Movilidad se definen las medidas adoptadas dirigidas a disminuir la incidencia que tienen los desplazamientos realizados en la salud de sus trabajadores y sus efectos en el propio medio ambiente, constituyendo una de las herramientas con las que cuenta una empresa para la identificación, valoración, control y seguimiento del riesgo de sufrir un accidente de trabajo *in itinere* o en misión.

Su objetivo principal, por lo tanto, es disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o en los desplazamientos que se deben realizar en el desarrollo de las actividades, genera en la salud de los trabajadores.

Dichos Planes, se caracterizan en que solamente se centran en un único tipo de riesgo, el que se deriva de los desplazamientos, el cual históricamente, no se ha analizado por parte de las empresas.

El riesgo en el que se centra, es un riesgo con marcadas diferencias con respecto a otros riesgos, hasta el punto de que estos Planes de Movilidad entran en la vida privada de los trabajadores, ya que analizan cómo son sus costumbres para los desplazamientos, los trayectos que realizan, los vehículos de los que disponen, etc.

Una característica principal y que los diferencia de otro tipo de planes que puede elaborar la empresa, es que no tiene en cuenta las condiciones del propio centro de trabajo, sino que se centra en la situaciones que tienen lugar fuera de los lugares de trabajo (calles, carreteras, autopistas, etc.).

_

¹¹³ IBERMUTUAMUR.: "Cómo elaborar un plan de movilidad" 2012, Capítulo 2, págs. 2-4.

2.2 Beneficios que genera un Plan de Movilidad en una empresa.

El Plan de Movilidad aumenta la capacidad de control sobre diferentes aspectos, pudiendo destacar¹¹⁴:

- Control de la siniestralidad que se produce en la empresa al llevar a cabo un control sobre el riesgo generado por los desplazamientos.
- Control del coste económico que soportan tanto la empresa como el trabajador, derivado de los desplazamientos.
- Control de la incidencia de los desplazamientos realizados por el personal de la empresa en el medio ambiente (Contaminación, consumo energético, etc.) así como mejora de la accesibilidad a la empresa por reducir la congestión del tráfico.
- Mejoras en la conciliación de la vida familiar y laboral, al adaptar en lo posible el horario a las necesidades de los trabajadores.
- Mejora en la eficiencia de los desplazamientos: aprovechamiento del tiempo, al disminuir los intervalos perdidos en los atascos, intentando aparcar, etc.
- Disminución de la superficie destinada al aparcamiento.
- Servicio de apoyo a aquellas empresas que soliciten el Incentivo Bonus en Prevención, al haber contribuido eficazmente a la reducción de la siniestralidad laboral y haber realizado actuaciones efectivas en la prevención de los accidentes de trabajo¹¹⁵.
- Contribución a la Responsabilidad Social Corporativa, ya que una empresa, en cuyos objetivos se encuentra el de convertirse en una entidad eficiente y económica y preservar el medio ambiente, conseguirá reforzar proporcionalmente competitividad.

3. Fases de elaboración de un Plan de Movilidad.

salud y seguridad laborales", núm. 206, 2013, pág. 18.

Para la elaboración de un Plan de Movilidad, resultan pasos imprescindibles la definición de responsabilidades, la recopilación de información, la realización de un diagnóstico de movilidad y el plan de actuación.

115 ASOCIACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.: "Prevención. Publicación técnica de

¹¹⁴ IBERMUTUAMUR.: "Cómo elaborar un plan de movilidad" 2012, Capítulo 1, pág. 8.

En su elaboración, tiene que tomar partido la totalidad de la empresa, de forma, que es posible distinguir varias figuras: la dirección, la cual liderará e impulsará su elaboración; el gestor de movilidad, nombrado por la dirección y cuyo cometido será el de elaborar, desarrollar e implantar el Plan; el comité de movilidad, cuyo fin de creación por parte de la dirección no es otro que de analizar el desarrollo e implantación del Plan. Finalmente, la totalidad de la plantilla, ya que gracias a su participación activa en la elaboración del Plan se conocerán bien de primera mano las necesidades de movilidad de la misma.

Una vez designado el Gestor de Movilidad, este iniciará una campaña de sensibilización, e informará a toda la organización de la realización de un Plan de Movilidad en la empresa, con el objetivo de involucrar a toda la plantilla en el proceso.

Posteriormente, el Gestor de Movilidad recogerá toda la información necesaria, respecto a la movilidad de los trabajadores de la empresa, tanto para acceder al puesto de trabajo como para regresar a su domicilio una vez finalizada la jornada laboral.

3.1 Información necesaria para la elaboración de un Plan de Movilidad.

La información susceptible de ser necesitada para la elaboración del Plan es la siguiente¹¹⁶:

Datos de la empresa relacionados con los desplazamientos.

Se deben recopilar todos los datos relativos a la empresa que puedan tener incidencia en los desplazamientos de la plantilla.

Datos de la accidentalidad de la empresa.

El gestor de movilidad debe tener acceso a los datos de accidentalidad *in itinere* y en misión de la empresa para extraer el número y tipos de accidentes de esta modalidad sufridos.

- Investigación de los accidentes in itinere o en misión ocurridos en la empresa.

La investigación de accidentes, es una herramienta importante en la gestión de la prevención.

¹¹⁶ IBERMUTUAMUR.: "Cómo elaborar un plan de movilidad", 2012, Capítulo 2, págs. 8-11.

Existen cinco acciones principales que integran el método a seguir y cuyo posterior estudio permitirá deducir las principales causas motivadores del accidente in itinere¹¹⁷.

- a. Análisis de la colisión, determinando los parámetros significativos de la misma.
 Para ello, se averigua la velocidad de los vehículos implicados y la trayectoria de ambos.
- b. Análisis de las lesiones de las personas afectadas, con el fin de averiguar qué produjo cada lesión. Se estudiará la posición y el movimiento de los ocupantes.
- c. Análisis de la evitabilidad del siniestro, analizando para ellos los datos provenientes del análisis de la colisión. Se establecerán, que mecanismos, actuaciones, maniobras y comportamientos de los implicados hubieran evitado el accidente, o al menos, reducido su gravedad.
- d. Análisis de la evitabilidad de las lesiones, en tanto, los datos médicos se examinarán para determinar qué circunstancias podrían haber mitigado las consecuencias del accidente (cinturones de seguridad, airbags, diseño interior del vehículo, etc.)
- e. Estudio de los factores más importantes que contribuyeron a originar el accidente.

Modos de transporte e infraestructuras existentes.

Es necesario conocer, no sólo la situación de la empresa, sino las posibles alternativas de cambio que podría haber.

Modos de transporte empleados por los trabajadores.

El gestor de movilidad debe recabar información sobre los modos de transporte utilizados en los desplazamientos realizados por los trabajadores. En dicha tarea, el gestor no debería limitarse a conocer cuál es el método de transporte utilizado, sino qué debería averiguar, el porqué de tal elección, así como si dicha persona estaría dispuesta a cambiar sus hábitos.

39

¹¹⁷ ALBA LÓPEZ, J.J y IGLESIAS PULLA, A en AA.VV.: *El accidente de trabajo in itinere en Aragón: análisis y prevención del riesgo*, Zaragoza, Gobierno de Aragón-Departamento de Economía, Hacienda y Empleo, 2009, págs. 67-69.

3.2 Elaboración del Diagnóstico de Movilidad y Definición de objetivos.

El Diagnóstico de Movilidad es el documento donde el gestor de movilidad recopilará toda la información que haya logrado al respecto, permitiendo obtener un análisis de las pautas y condiciones de movilidad de los trabajadores de la plantilla.

Todo Plan de Movilidad tiene que tener como fin conseguir unos objetivos y metas concretos, que se unirán al resto de objetivos y metas de prevención de la empresa.

Las medidas a aplicar para reducir el riesgo de accidente *in itinere*, muchas veces serán propuestas realizadas a los trabajadores, sugerencias que deben ser atractivas para que los empleados cambien sus hábitos de transporte, de ahí que las medidas que se pueden llevar a cabo estén relacionadas fundamentalmente con los horarios de trabajo y con el modo de transporte¹¹⁸.

En lo referente a las medidas relacionadas con el horario de trabajo, se deberá facilitar la flexibilidad horaria en la entrada y salida; esta medida que se suele concebir como de conciliación familiar, teniendo en cuenta, que el tráfico en una determinada zona puede ser muy diferente con media hora de diferencia¹¹⁹. Otra opción que puede realizar la empresa es la eliminación de los desplazamientos al mediodía para comer, sin suprimir la jornada partida, motivando a los trabajadores para que coman en los alrededores de la entidad.

En lo relativo a las medidas relacionadas sobre el modo de transporte, se deberá informar a todos los trabajadores sobre las rutas y horarios de transporte público, implantar rutas de empresa con autobuses, promover el uso de coche compartido, etc.

Una vez aplicadas estas medidas, el gestor de movilidad deberá de realizar un análisis comparativo de objetivos establecidos con los resultados alcanzados, elaborando una propuesta de revisión del Plan de Movilidad.

-

¹¹⁸ IBERMUTUAMUR.: "Cómo elaborar un plan de movilidad", 2012, Capítulo 3, pág. 2-4.

¹¹⁹ ASOCIACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.: "Prevención. Publicación técnica de salud y seguridad laborales", Op. cit, pág. 17.

CAPITULO VI.- LA RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL EN EL SUPUESTO DE ACCIDENTE IN ITINERE Y LOS SISTEMAS DE ASEGURAMIENTO.

En el contexto del accidente *in itinere*, en el que el riesgo traspasa el tiempo y espacio controlable por el empresario y que puede ser resultado de la interacción de determinados factores, los diferentes tipos de responsabilidad se deben interpretar de una forma limitada.

En términos generales, si comprobando que el incumplimiento de la obligación de controlar aquellos factores que generen un determinado riesgo para el trabajador, ha supuesto que el accidente se produjera, se podría comenzar a exigir responsabilidades tanto al empresario como aquellas personas implicadas en la labor preventiva

Sin embargo, la responsabilidad en los accidentes *in itinere*, solo se podrá exigir en el transcurro de la vuelta del trabajo ya que resulta prácticamente imposible culpar al empresario y establecer el nexo causal entre el accidente *in itinere* desde el domicilio al centro de trabajo. Esto se debe, a que existen muchos factores que pueden llegar a desencadenar el accidente y por tanto, la relación de causalidad entre el daño generado al trabajador y el incumplimiento de las obligaciones preventivas, es muy difusa¹²⁰.

1. Breve análisis de la responsabilidad administrativa y civil en el supuesto de los accidentes *in itinere*.

Ambas responsabilidades son independientes y compatibles entre sí. La principal característica de la responsabilidad administrativa es su marcado carácter público, y además, contribuye a lograr la percepción por los ciudadanos en general, de que en un entorno laboral se respeta la vida y la salud de los trabajadores. La responsabilidad administrativa reconoce el derecho que tiene todo trabajador a la salud y a la seguridad en el trabajo y para ello se impondrán unas determinadas sanciones¹²¹, teniendo las cuales un fin disuasorio¹²². De acuerdo a lo establecido en el artículo 53 LPRL, además

¹²⁰ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Op.cit, pág. 29.

¹²¹ SEMPERE NAVARRO, A.V y GARCÍA BLASCO, J en AA.VV.: Derecho de la seguridad y salud en el trabajo, Madrid, Civitas, 2001, pág. 307.

¹²² GARCÍA MURCIA, J: "Responsabilidades y sanciones en materia de Seguridad Social en el trabajo" Cizur-Menor, Aranzadi, 2003, pág. 68.

de sanciones económicas, la responsabilidad administrativa puede generar el cierre del centro de trabajo o bien, la suspensión de actividades.

Para hacer responsable al empresario, este debe tener un determinado grado de culpabilidad, sin embargo, en materia preventiva, esta culpabilidad tiene una amplia relación con la posibilidad de que se previera o pudiera evitar la acción u omisión que supuso que se incumpliera la norma¹²³.

En el caso que nos ocupa, el accidente *in itinere* se convierte en una infracción el hecho de no realizar los reconocimientos médicos y pruebas de vigilancia periódica del estado de salud de los trabajadores ya que dicha vigilancia es fundamental en la prevención de la siniestralidad de los accidentes *in itinere*, porque gracias a ello se pueden detectar problemas como insomnio, fatiga, etc. que amplían el riesgo de sufrir un accidente al ir o volver del trabajo.

Por otro lado, la responsabilidad civil, tiene como objetivo la reparación de los daños y perjuicios sufridos por un determinado trabajador, proporcionando una compensación a cargo del sujeto que se determine responsable¹²⁴.

La finalidad de la compensación tiene como objeto la obtención de una integral reparación al trabajador con el fin de que el trabajador no quede desprotegido frente a los daños y perjuicios sufridos, dotando a la prevención de unas "mínimas pretensiones de justicia¹²⁵".

Como se ha mencionado anteriormente, el accidente *in itinere*, escapa del ámbito de control empresarial a efectos preventivos, y por tanto, las responsabilidades se interpretaran de forma restrictiva, y para su imputación se debe analizar la culpa de la empresa, así como la relación de causalidad entre el accidente y el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones de prevención por parte del empresario.

¹²⁴ GARCÍA MURCIA, J.: "El TRLISOS en relación otros ordenes sancionadores en materia de prevención de riesgos laborales: responsabilidad penal, responsabilidad de seguridad social y responsabilidad civil", Granada, Comares, 2003, págs. 69-70.

¹²³ CAMAS RODA, F.: "Las obligaciones del empresario en la normativa de prevención de riesgos laborales", Madrid, La Ley, 2002, págs. 372-373.

¹²⁵ APARICIO TOVAR.: Sobre la responsabilidad civil del empresario por infracción de las medidas de seguridad y salud en el trabajo, *Relaciones Laborales*, Tomo I, 1994, págs. 540-543.

En definitiva, esas responsabilidades se exigirán teniendo en cuenta la relación con la excepcionalidad en la medida en que puede producirse por los efectos de las condiciones de trabajo, concurriendo con claridad los elementos que han configurado las mismas para evitar que el empresario se convierta en un responsable general e ilimitada de todos los sucesos acaecidos que directa o indirectamente está relacionado con el trabajo¹²⁶.

2. El accidente in itinere: ¿Una contingencia laboral?

El accidente *in itinere* constituye una contingencia profesional que no le generará al empresario ningún perjuicio adicional. Por lo tanto, el trabajador recibirá la prestación que le corresponda en función del resultado del accidente *in itinere* y el empresario no se verá afectado por recargo de prestaciones ni perderá el beneficio de reducción en las cotizaciones por baja siniestralidad¹²⁷.

No obstante, los accidentes *in itinere* suelen provocar lesiones mucho más graves que el resto de los accidentes de trabajo, de ahí que es posible afirmar que generan unos elevados costes a la empresa: aumento de primas de seguros, absentismo, deterioro de la imagen corporativa, reparación de vehículos, etc.

En otros países de la Unión Europea, se ha reflexionado mucho sobre el desafío de los sistemas de aseguramiento¹²⁸ de los trabajadores en relación con los accidentes *in itinere*. En el caso de Alemania, se ha cuestionado quien sería el sujeto más idóneo para cargar con los gastos derivados del accidente *in itinere*. Esta cuestión surge, debido a que el riesgo del tráfico, el estado de las infraestructuras viarias, y el comportamiento del trabajador al volante, escapa del control empresarial.

¹²⁷ RIZZO LORENZO, G.: "La frugal acogida del accidente in itinere en los convenios colectivos: Una contingencia profesional muy lejana de lo laboral". *Revista de Información Laboral* núm. 2, 2015, pág.2.

GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Op.cit, pág. 29.

¹²⁸ GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Op.cit, pág. 17.

CONCLUSIONES

- I. El accidente *in itinere* es un tipo de accidente de trabajo cuya definición legal resulta escasa para la elevada casuística que genera, por lo cual sería idóneo una nueva definición del mismo en la LGSS.
- II. El elemento más importante para determinar el carácter laboral de un accidente y por tanto, establecer si es *in itinere*, es demostrar que la relación de causalidad no se ha roto. Sin embargo, es una cuestión difícil de determinar en determinados supuestos como en la aparición de determinadas enfermedades, o en supuestos de imprudencia. Para analizar si se ha producido o no la ruptura de la relación de causalidad, una herramienta importante es el análisis de los propios accidentes *in itinere* en la casuística jurisprudencial.
- III. A pesar de la escueta definición que la LGSS prevé del accidente *in itinere*, resulta curiosa cuanto menos la evolución de la jurisprudencia recaída en la materia. Gran prueba de ello es la famosa STS de 26 de diciembre de 2013, en la que atendiendo a la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales, se otorga el carácter laboral a un accidente de tráfico que *a priori* no cumplía con la mayoría de los requisitos específicos del accidente *in itinere*.
- IV. Si bien, la LGSS no ofrece una definición muy exhaustiva de accidente de trabajo in itinere, cabe considerar que la LPRL, en su definición de riesgo laboral, tampoco incluye la definición del tipo de riesgo al que se enfrenta un trabajador en un accidente de este tipo, por lo cual, resulta preciso una modificación de la misma.
- V. La herramienta que más puede ayudar a evitar este tipo de accidentes es la elaboración de un Plan de Movilidad, considerándose este como una particular forma de evitar los accidentes in itinere y que permite gestionar la movilidad en la empresa disminuyendo la incidencia de los desplazamientos de los trabajadores en su salud.

ANEXO 1.- EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTE IN ITINERE EN ESPAÑA. $(2007-2015)^{129}$.

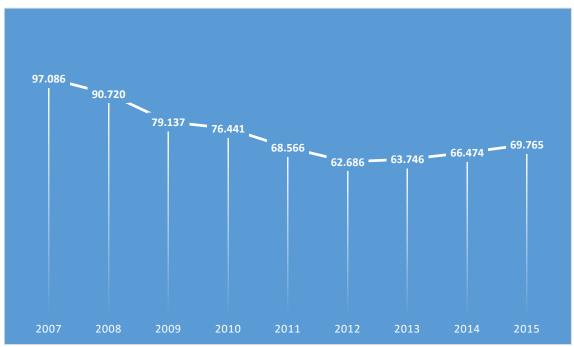


Gráfico 1: Evolución de los accidentes de trabajo in itinere en el periodo 2007-2015.

ANEXO 2.- LAS CIFRAS DE LOS ACCIDENTES *IN ITINERE* EN ESPAÑA 2015¹³⁰.

¹²⁹ Datos obtenidos de los informes de resultados de las estadísticas de accidentes de trabajo del periodo mencionado, http://www.empleo.gob.es/es/estadisticas/ (Ministerio de Empleo y Seguridad Social).

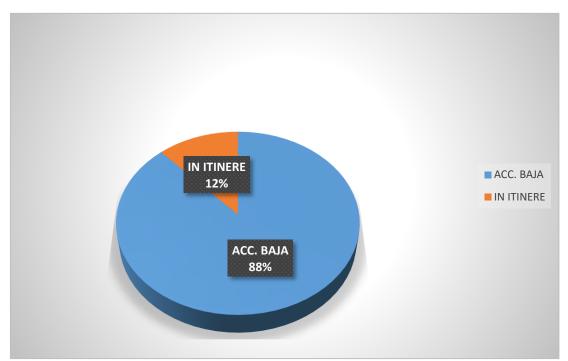


Gráfico 2: Accidentes in itinere en relación con los accidentes de trabajo que requirieron de baja en 2015.

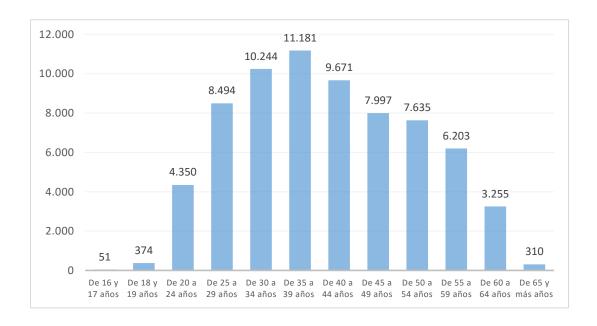


Gráfico 3: Edades de las víctimas de los accidentes in itinere en 2015.

¹³⁰ Datos obtenidos de las estadísticas del Ministerio de Empleo y Seguridad Social sobre los accidentes de trabajo en el año 2015.

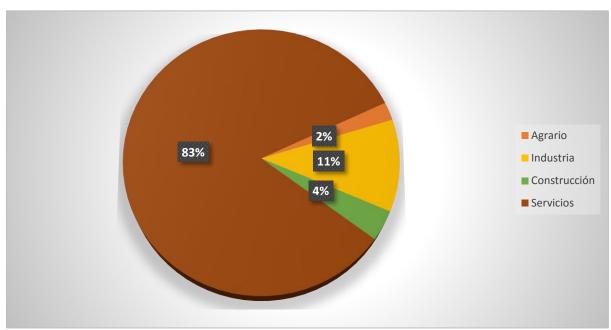


Gráfico 4: Relación entre accidentes in itinere y sectores de producción en 2015.

ANEXO 3.- CUESTIONARIO PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD 131 .

DATOS GENERALES	
Localidad:	Código Postal:
Puesto de trabajo:	Contrato fijo Sí□ No□
Dispone de:	Permiso de conducción de coche □
Vehículo Propio □	Permiso de conducción de moto □
HORARIO DE TRABAJO	
¿Cuál es su horario de trabajo habitual?	
Dispone de flexibilidad horaria para entrar y sa	ılir Sí□ No□
Indique su tipo de jornada	Continua
Partida	Otras 🗆
DATOS DEL DESPLAZAMIENTO	
¿Cuánto tiempo emplea en desplazarse a su centro de trabajo?	
Menos de 10 minutos □	Entre 30 y 45 minutos □
Entre 10 y 20 minutos \square	Entre 45 minutos y 1 hora □
Entre 20 y 30 minutos □	Más de 1 hora □
¿Cuántos kilómetros recorre desde su domicilio hacia su centro de trabajo?	
Menos de 1 km □	Entre 5 y 10 km □
Entre 1 y 2 km □	Entre 10 y 20 km □
Entre 2 y 5 km □	Más de 20 km □
¿Qué medio de transporte utiliza para acudir al centro de trabajo?	
Coche □	Autobús □
Moto □	Bicicleta □
Caminando □	Caminando + Autobús □
Tren/Metro	Otros 🗆

¹³¹ MUPRESPA.: "Guía práctica para la elaboración de un plan de movilidad", 2012, págs. 17-19.

¿Cuáles son las principales razones por las que utiliza ese transporte?		
Marcar con un 1 la razón principal y con un 2 las razones secundarias.		
Problemas de aparcamiento	Rápido 🗆	
Barato 🗆	Cómodo 🗆	
No dispongo de vehículo privado □	No hay paradas de transporte público cerca	
	de mi casa □	
No dispongo de carnet de conducir □	Aprovecho los viajes para hacer otras	
	cosas□	
En caso de utilizar transporte privado, ¿Cuáles son las razones por las que no utiliza transporte público?		
Horario inadecuado ☐	Precio elevado □	
No hay paradas de transporte público cerca	Cómodo □	
de mi casa □		
No hay paradas de transporte público cerca	No hay paradas de transporte público cerca	
de la empresa□	de mi casa□	
Rápido□	Otras. \square	
¿Conoce las posibilidades para llegar al trabajo en transporte público? Sí□ No□ En caso de utilizar coche ¿estaría dispuesto a cambiar? Sí□No□ ¿Qué actuaciones sugiere para mejorar el transporte público hasta el centro de trabajo?		
El acceso o salida al centro de trabajo ¿puede provocar un accidente? No Sí, porque		
En el desplazamiento entre su vivienda y el centro de trabajo ¿suele encontrarse con tráfico		
denso o retenciones?		
□No		
□Sí, porque		

BIBLIOGRAFÍA

AGRA BIFORCOS, B.: Derecho de la salud y seguridad en el trabajo, León, EOLAS, 2011.

ALARCÓN CARACUEL, M.R y GONZALEZ ORTEGA, S.: Compendio de Seguridad Social, Madrid, Tecnos, 1991.

ALBA LÓPEZ, J.J y IGLESIAS PULLA, A en AA.VV.: El accidente de trabajo in itinere en Aragón: análisis y prevención del riesgo, Zaragoza, Gobierno de Aragón-Departamento de Economía, Hacienda y Empleo, 2009.

ALONSO OLEA, M y TORTUERO PLAZA, J.L.: *Instituciones de Seguridad Social*, Madrid, Civitas, 1992.

APARICIO TOVAR.: Sobre la responsabilidad civil del empresario por infracción de las medidas de seguridad y salud en el trabajo, Relaciones Laborales, Tomo I, 1994.

ASOCIACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.: "Prevención. Publicación técnica de salud y seguridad laborales, núm. 206, Octubre 2013.

BALLESTER PASTOR, M.A.: Significado actual del accidente de trabajo in itinere: Paradojas y perspectivas, Albacete, Editorial Bomarzo, 2007.

BORRAJO DACRUZ, E.: "El accidente de trabajo *in itinere*. Ampliaciones judiciales", *Actualidad laboral*, n°5, 2007.

CAMAS RODA, F.: "Las obligaciones del empresario en la normativa de prevención de riesgos laborales", Madrid, La Ley, 2002.

CAVAS MARTÍNEZ, F.: El accidente de trabajo in itinere, Madrid, Tecnos, 1994.

DE LA CALLE VELASCO, M.D.: *La Comisión de las reformas sociales: 1883-1903*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1989.

DE VAL TENA, A en AA.VV.: Perfiles de las mutuas de accidente de trabajo. Cizur Menor, Aranzadi, 2005.

DEL VALLE MUÑOZ, F.: "El accidente de trabajo por imprudencia del trabajador",

Revista de trabajo y Seguridad Social, núm. 34, 1999.

FERNÁNDEZ ÁVILES, J.A.: El accidente de trabajo en el Sistema de Seguridad Social, Barcelona, Atelier, 2007.

FERNÁNDEZ MARCOS, L.: *Derecho de Seguridad e Higiene en el trabajo*, Madrid, Edifap, 1995.

GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo, Granada, Comares, 2009.

GARCÍA MURCIA, J.: "El TRLISOS en relación otros ordenes sancionadores en materia de prevención de riesgos laborales: responsabilidad penal, responsabilidad de seguridad social y responsabilidad civil", Granada, Comares, 2003.

- "Responsabilidades y sanciones en materia de Seguridad Social en el trabajo" Cizur-Menor, Aranzadi, 2003.

GARCÍA QUIÑONES, J.C.: "Reafirmación jurisprudencial del elemento teleológico en el accidente de trabajo *in itinere*. Comentario a la STS de 20 de junio de 2002", *Relaciones laborales: Revista crítica de teoría y práctica*, núm. 1, 2013.

IBERMUTUAMUR.: "Como elaborar un plan de movilidad" 2012.

INSHT.: *Informe de accidentes laborales de tráfico 2014*. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. 2014.

KAHALE CARRILLO, D.T en AAVV.: *Doctrina Jurisprudencial en Materia preventiva*, León, AB Libros Jurídicos del Noroeste, 2008.

- KAHALE CARRILLO, D.T "Accidente de trabajo en misión: el caso de los transportistas", Estudios financieros. Revista de trabajo y seguridad social, núm. 295, 2007.
- KAHALE CARRILLO, D.T "La presunción de laboralidad del artículo 115.3 LGSS", Estudios Financieros, Revista de Trabajo y Seguridad Social. núm. 281-282, 2006.
- KAHALE CARRILLO, D.T "Los requisitos configuradores del accidente de trabajo *in itinere*", *Revista de Trabajo y Seguridad Social*, núm. 35, 2006.

MARTÍNEZ BARROSO, Mª. R.: "Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente in itinere", *Revista Gestión Práctica de Riesgos Laborales*, núm. 75, 2010.

 "Unificación doctrinal respecto a la delimitación geográfica del iter laboris en el accidente in itinere". A propósito de la STS 19 enero 2005", *Información* Laboral Jurisprudencia, núm. 1, 2005.

MATORRAS DÍAZ-CANEJA, A.: "Accidente de trabajo in itinere y domicilio particular de referencia. Comentario a la STS de 28 de febrero de 2001", Actualidad Laboral, núm. 36, 2001.

MELENDEZ MORILLO-VELARDE, L.: "¿Impide la ingesta de drogas con motivos terapéuticos la calificación de accidente de trabajo in itinere?", *Aranzadi Social*, nº 13, 2008.

MORENO JIMENEZ, G y LARIOS REDONDO, A.: "Victimas obreras en la carretera", *La Mutua. Revista Técnica de salud laboral y prevención*, núm. 13, 2005.

MUPRESPA.: "Guía práctica para la elaboración de un plan de movilidad", 2012.

PALOMEQUE LÓPEZ, M.C.: "El derecho constitucional del trabajador a la seguridad en el trabajo", *Actualidad Laboral*, núm. 4, 1992.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.: *Diccionario de la Lengua Española*, 23ª edicion (soporte digital).

RIZZO LORENZO, G.: "La frugal acogida del accidente *in itinere* en los convenios colectivos: Una contingencia profesional muy lejana de lo laboral". *Revista de Información Laboral*, núm. 2, 2015.

SÁNCHEZ PÉREZ, J.: "Accidente *in itinere* en monopatín. Comentario a la STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014", *Revista de Derecho de la Seguridad Social*, núm. 2, 2015.

- "El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial", *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, num.11, 2013.

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

SANTOS PALACIOS, J.: "El accidente de tráfico como accidente de trabajo. Análisis legal y jurisprudencia". La Mutua. Revista técnica de salud laboral y prevención, nº13, 2006.

SEMPERE NAVARRO, A.V y GARCÍA BLASCO, J en AA.VV.: Derecho de la seguridad y salud en el trabajo, Madrid, Civitas, 2001.

SEMPERE NAVARRO, A.V y SAN MARTIN MAZZUCCONI, C.: "Expansión del accidente in itinere" *Análisis GA&P*, Febrero 2014.

SEMPERE NAVARRO, A.V.: "Una reflexión crítica sobre el accidente de trabajo *in itinere*", *Aranzadi Social*, Volumen 5, 1999.

- "Rectificación del concepto de accidente en misión. Comentario a la STS de 6 de marzo de 2007", *Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi*, núm. 7, 2007.

TASCÓN LÓPEZ, R.: El accidente de trabajo en misión, Valencia. Tirant lo Blanch. 2010.

TOLEDO CASTILLO, F.: "Los accidentes de tráfico en el ámbito laboral". La Mutua. Revista Técnica de salud laboral y prevención, núm. 13, 2005.

SENTENCIAS CONSULTADAS

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO.

STS, 25 de mayo de 2015 (RJ 2015\3131).

STS, 26 de diciembre de 2013 (RJ 2014\371).

STS, 15 de abril de 2013 (RJ 2013\3839)

STS, 14 de febrero de 2011 (RJ\2011\2736).

STS, 18 de enero de 2011 (RJ 2011\252)

STS, 10 de diciembre de 2009 (RJ 2010\2108).

STS, 22 de enero 2008 (RJ 2008\2076).

STS, 18 de septiembre de 2007 (RJ 2007\8446).

STS, 20 de marzo de 2007 (RJ 2007\3530).

STS, 20 de septiembre de 2005 (RJ 2005\7331)

STS, 19 de enero de 2005 (RJ 2005\2534).

STS, 30 de mayo de 2003 (RJ 2003\5326)

STS, 28 de febrero de 2001(RJ 2001\2826)

STS, 17 de diciembre de 1997 (RJ 1997\9484).

STS, 29 de septiembre de 1997 (RJ 1997\6851).

STS, 16 de julio 1985 (RJ 1985\3787).

STS, 1 de julio de 1982 (RJ 1982\4536).

STS, 24 de enero de 1980 (RJ 1980\620).

SENTENCIAS DE TRIBUNALES SUPERIORES DE JUSTICIA.

TSJ CATALUÑA.

- STSJ, Cataluña, 14 de junio de 2014 (AS 2014/1862).
- STSJ, Cataluña, 2 de febrero de 2012 (AS 2012\256).
- STSJ, Cataluña, 3 de febrero de 2011 (AS 2011\1026).
- STSJ, Cataluña, 13 de octubre de 2005. (AS 2006\595).
- STSJ, Cataluña, 3 de mayo de 2005 (AS 2005\1783).
- STSJ, Cataluña, 30 de mayo de 2001 (AS 2001\2603).
- STSJ, Cataluña de 5 de febrero de 2001(AS 2001\1015).
- STSJ, Cataluña, 15 de noviembre de 2000 (AS 2001\1122).
- STSJ, Cataluña, 26 de octubre de 1993 (AS 1993\4566).

TSJ MADRID.

- STSJ, Madrid, 4 de marzo de 2016 (JUR 2016\96373).
- STSJ, Madrid, 18 septiembre de 2015 (JUR 2015\246495).
- STSJ, Madrid, 8 de enero de 2015 (JUR 2015\41211).
- STSJ, Madrid, 30 de diciembre de 2004 (JUR 2005\158914).
- STSJ, Madrid, 20 de noviembre de 2001 (AS 2002\660).
- STSJ, Madrid, 8 de septiembre de 1992 (AS 1992\4412).

TSJ ANDALUCÍA.

- STSJ, Andalucía\ Málaga, 30 de septiembre de 2015 (JUR 2015\304402).
- STSJ, Andalucía\ Granada, 16 de julio de 2015 (JUR 2015\211636).
- STSJ, Andalucía\ Granada, 6 febrero de 2014 (JUR 2014\128178).
- STSJ, Andalucía\ Sevilla, 12 de noviembre de 2009 (AS 2010\167).
- STSJ, Andalucía\ Granada, 5 de diciembre de 2006 (JUR 2007\181015).

TSJ CASTILLA Y LEÓN.

STSJ, Castilla y León\Burgos, 3 de diciembre de 2015 (JUR 2016\14).

STSJ, Castilla y León\Valladolid, 1 de octubre de 2015 (JUR 2015\241311).

STSJ, Castilla y León\Burgos, 22 de diciembre de 2014 (JUR 2015\24359).

STSJ, Castilla y León\Burgos, 30 de julio de 2007 (AS 2007\3248).

TSJ CASTILLA - LA MANCHA.

STSJ, Castilla-La Mancha, 21 de septiembre de 2015 (JUR 2015\232978).

STSJ, Castilla-La Mancha, 27 de abril de 2006 (JUR 2006\178400).

STSJ, Castilla - La Mancha, 18 de julio de 2005 (JUR 2005\216690).

TSJ CANTABRIA.

STSJ, Cantabria, 9 de febrero de 2016 (JUR 2016\47270).

TSJ GALICIA.

STSJ, Galicia, 21 de mayo de 2014 (JUR 2014\207681).

STSJ, Galicia, 12 de junio de 2012 (AS 2012\1782).

STSJ, Galicia, 19 enero 2004 (JUR 2004\80137).

TSJ PAIS VASCO

STSJ, País Vasco, 15 de septiembre de 2015 (AS 2015\2021).

STSJ, País Vasco, 13 de septiembre de 2011 (AS 2012\1421).

STSJ, País Vasco, 21 de enero de 1997 (AS 1997\106).

TSJ COMUNIDAD VALENCIANA.

STSJ, Comunidad Valenciana, 10 enero de 2012. (JUR 2012\158986).

STSJ, Comunidad Valenciana, 15 de mayo de 2008 (JUR 2008\243696).

STSJ, Comunidad Valenciana, 30 de noviembre de 2004 (AS 2005\205).

STSJ, Comunidad Valenciana, 16 octubre 1992 (AS 1992\5254).

TSJ MURCIA.

STSJ, Murcia, 29 de enero de 2001 (AS 2001\78).

STSJ, Murcia, 14 de septiembre de 2000 (AS 2000\2865).

TSJ CANARIAS.

STSJ, Canarias, 12 noviembre 2004 (JUR 2005\25926).

TSJ EXTREMADURA.

STSJ, Extremadura, 8 marzo 2004 (JUR 2004\84451).