



universidad
de león



FACULTAD DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE LEÓN
CURSO 2022/2023

EL ACCIDENTE *IN ITINERE*
THE ACCIDENT *IN ITINERE*

GRADO EN DERECHO

AUTORA: DÑA. PAULA CAÑIBANO PERAL

TUTORA: DÑA. Henar Álvarez Cuesta

ÍNDICE

RESUMEN	2
ABSTRACT	3
ABREVIATURAS	4
OBJETO	6
METODOLOGÍA.....	7
1. INTRODUCCIÓN AL ACCIDENTE COMO CONTINGENCIA LABORAL.....	8
1.1. DEFINICIÓN DE ACCIDENTE IN ITINERE.....	13
1.2. ACCIDENTE IN ITINERE COMO CONTINGENCIA PROFESIONAL	15
1.2.1. Elemento subjetivo	15
1.2.2. Elemento objetivo.....	18
1.2.3. Nexo causal o relación de causalidad.....	19
2. ELEMENTOS QUE FORMAN PARTE DEL ACCIDENTE IN ITINERE	21
2.1. ELEMENTO TELEOLÓGICO	22
2.2. ELEMENTO GEOGRÁFICO	24
2.3. ELEMENTO CRONOLÓGICO.....	28
2.4. ELEMENTO DE IDONEIDAD DEL MEDIO MEDIOS DE LOCOMOCIÓN	
29	
3. EXCLUSIONES.....	31
3.1. FUERZA MAYOR EXTRAÑA AL TRABAJO	31
3.2. DOLO DEL TRABAJADOR	32
3.3. IMPRUDENCIA DEL TRABAJADOR.....	33
3.3.1. Imprudencia temeraria del trabajador.....	33
3.3.2. Imprudencia profesional del trabajador.....	34
3.4. CULPABILIDAD DE UN TERCERO.....	35
4. EL ACCIDENTE IN ITINERE Y EL ACCIDENTE IN MISION.....	36
CONCLUSIONES.....	39
BIBLIOGRAFÍA	43

RESUMEN

En el presente trabajo se pretende realizar un estudio desde un punto de vista jurídico la figura del accidente *in itinere*.

El punto de partida es el accidente laboral, siendo necesario determinar cuáles son los elementos que lo configuran, ya que son esenciales para que concurra el llamado accidente *in itinere*. Por lo cual el accidente *in itinere* hace referencia a un tipo concreto de accidente laboral, siendo el que ocurre en el trayecto entre el lugar de trabajo y la casa, o viceversa. Dicho de otro modo, es el accidente que ocurre cuando un trabajador se encuentra en el camino habitual de ida o regreso desde su casa hasta el centro de trabajo.

Seguidamente, para confirmar que el accidente sufrido por el trabajador conlleva la connotación de “*in itinere*” es fundamental que concurren una serie de requisitos propios de este accidente, siendo el elemento teleológico, geográfico, cronológico e idoneidad del medio. Sin olvidar, la necesidad de que exista un nexo causal, ya que en caso contrario no podría subsumirse en este tipo de accidente.

Por último, cabe destacar el comportamiento del sujeto porque puede llevar a la exclusión de este tipo de accidente, lo cual adquiere relevancia cuando al tratarse de dolo o imprudencia temeraria o profesional.

PALABRAS CLAVE: accidente de trabajo, accidente *in itinere*, relación de causalidad, nexo de casualidad, elementos necesarios, exclusiones, laboralidad.

ABSTRACT

In this paper we intend to carry out a study from a legal point of view of the figure of the accident *in itinere*.

The starting point is the occupational accident, being necessary to determine which are the elements that make it up, since they are essential for the so-called accident *in itinere* to occur. Therefore, the accident *in itinere* refers to a specific type of occupational accident, being the one that occurs on the way between the workplace and the home, or vice versa. In other words, it is the accident that occurs when a worker is on the usual way to or from home to the workplace.

Next, in order to confirm that the accident suffered by the worker carries the connotation of "*in itinere*", it is essential that a series of requirements for this accident concur, being the teleological, geographical, chronological element and the suitability of the means of transport. Without forgetting the need for there to be a causal link, since otherwise it could not be subsumed under this type of accident.

Finally, it is worth mentioning the behavior of the subject because it can lead to the exclusion of this type of accident, which becomes relevant when it is a case of malice or reckless or professional negligence.

KEYWORDS: work accident, accident *in itinere*, causal relationship, casualty nexus, necessary elements, exclusions, work-relatedness.

ABREVIATURAS

AND	Andalucía
Art.	Artículo
BOE	Boletín Oficial del Estado
CAT	Cataluña
CC	Código Civil
CEE	Comunidad Económica Europea
CENDOJ	Centro de Documentación Judicial
CL	Castilla y León
ET	Estatuto de los Trabajadores
GAL	Galicia
ICAN	Islas Canarias
LGSS	Ley General de la Seguridad Social
M	Madrid
MU	Murcia
núm.	Número
OECD	Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo
OIT	Organización Internacional del Trabajo
SS	Seguridad Social
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
STS	Sentencia del Tribunal Supremo

STSJ	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia
TFG	Trabajo de Fin de Grado
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
Vol.	Volumen

OBJETO

El objetivo general de este Trabajo de Fin de Grado se centra, principalmente, en la realización de un estudio jurídico sobre el concepto de accidente *in itinere* y los elementos fundamentales para la producción de este tipo de accidente laboral. Así mismo, se procederá al estudio sobre aquellos supuestos no subsumibles dentro de esta tipología de accidente laboral.

Como punto de partida se ha de tener en consideración la normativa internacional en materia tanto de trabajo como de seguridad social, para así llegar a un encuadre en el marco nacional sobre este concepto.

Para alcanzar este objetivo, ha sido necesario desarrollar una serie de objetivos más concretos, siendo estos:

- Poder diferenciar a primera vista entre contingencia común y contingencia profesional, para así delimitar si es posible estar ante un accidente *in itinere* o no.
- Analizar los diferentes elementos o requisitos necesarios para la configuración de accidente laboral, además de la ruptura de alguno de estos elementos.
- Determinar qué se pretende proteger por el accidente *in itinere* según las distintas normas que recogen esta terminología.
- Conocer los elementos objetivos y subjetivos del accidente *in itinere*. Además del estudio sobre aquellos casos en los que se produce una ruptura del nexo causal entre estos elementos.
- Analizar y profundizar en los elementos que conforman el accidente *in itinere*.
- Dar a conocer la disparidad de opiniones en cuanto al cumplimiento de las exigencias requeridas por cada uno de los elementos.
- Estudiar las posibles causas de exclusión ante la calificación de accidente *in itinere*.

METODOLOGÍA

La metodología empleada en este Trabajo de Fin de Grado abarca varios métodos, con la finalidad de conseguir un trazabilidad del conjunto de requisitos que se han de dar, según la jurisprudencia para que concurra este tipo de accidente.

Para la consecución del objetivo descrito con anterioridad, se ha procedido a consultar un gran volumen de narrativa sobre el accidente *in itinere*, concretamente, manuales, legislación, monografías, artículos de revista, jurisprudencia y sentencias, su mayoría de carácter nacional. Estas obras han sido conocidas a través bien de internet, concretamente en Dialnet, en CENDOJ y la Biblioteca on-line de esta universidad, además de su consulta presencial. Así pues, se puede decir que se trata de una metodología descriptiva y analítica.

Una vez recopilada toda la información necesaria, se ha procedido a destacar aquellos puntos de especial relevancia para la configuración y comprensión del accidente *in itinere*, dando lugar así a los puntos más generales del índice. Así pues, se identifican tres bloques, siendo el primero una investigación general sobre el concepto de accidente laboral y la propia definición del accidente *in itinere*; el segundo se encarga del examen de cada uno de elementos fundamentales para que concurra el hecho de estudio; y, por último, aquellos supuestos en los cuales no cabría protección laboral por este tipo de accidente. Pues una vez realizado el proceso de búsqueda de información, se ha puesto en común el marco teórico lo cual ha permitido plasmar un conocimiento amplio sobre este accidente.

Un segundo método utilizado ha sido el inductivo, basado en la consideración de ciertas sentencias judiciales como punto de partida. Estas sentencias posibilitan una mejor comprensión del término y de la finalidad protectora, ya que se trata del mismo supuesto de hecho resuelto por los diferentes tribunales.

Por último y tras una serie de correcciones realizadas por la tutora del TFG, se ha procedido a una lectura y análisis del contenido plasmado en este trabajo, lo cual ha permitido deducir una serie de conclusiones.

1. INTRODUCCIÓN AL ACCIDENTE COMO CONTINGENCIA LABORAL

En primer término se ha de establecer la acción protectora del sistema de Seguridad Social, la cual parte de un mínimo determinado por el Convenio número 121 de la Organización Internacional del Trabajo de 8 de julio de 1964, en donde se establece qué es lo que se cubre y cómo se protege, todo ello dentro de unos límites precisos. Ahora bien, esta acción se encuentra ligada a una relación laboral por cuenta ajena activa, siendo fundamental que concurren una serie de exigencias necesarias para acceder a las prestaciones derivadas de la Seguridad Social¹.

Respecto al marco constitucional, el sistema de Seguridad Social trata de ofrecer protección, tutela y contenido material, todo ello acorde con el contexto social, cultural y político, de tal manera que nuestro modelo de SS es tanto flexible como liberalizador. Todo ello se encuentra justificado en la “falta de concreción de un modelo protector claramente definido”², ya que lo realizado no ha sido más que una aportación de un cuadro de directrices generales, las cuales deberán ser determinadas en función del contexto histórico. Asimismo, el marco normativo de la SS debe integrar todas aquellas normas que hayan sido ratificadas por España, integrando así el contenido básico de las normas internacionales, dando como resultado un conjunto heterogéneo de normas.

Todo ello muestra su reflejo en el art. 41 de la Constitución Española en donde se establece que *“los poderes públicos mantendrán un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, especialmente en caso de desempleo. La asistencia y prestaciones complementarias serán libres”* del cual se desprende dos sistemas de protección, por un lado las contingencias comunes, es decir, aquellas que no revisten de laboralidad el accidente o enfermedad sufrido; mientras que por otro lado se encuentran las contingencias profesionales, las cuales protegen tanto a las enfermedades como accidentes derivados del propio trabajo. De tal modo la legislación española en materia de SS presta una mayor acción protectora respecto a las contingencias profesionales frente

¹BLASCO LAHOZ, J.F. y LÓPEZ GANDÍA, J., “Curso de Seguridad Social”, 13ªed, Tirant lo blanch, Valencia, 2021, pág. 217.

²PERÁN QUESADA, S., “El marco constitucional del sistema de Seguridad Social en España” 1ªed. Red Iberpamericana de Investigación en la Seguridad Social, 2022, pág. 1

a las contingencias comunes.

Por lo que, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (de aquí en adelante LGSS) la acción protectora únicamente protegerá aquellas “situaciones que se contemplan en esta ley”³.

Bien es cierto que la Ley anteriormente citada contempla dos grandes grupos de riesgos o contingencias que han de ser protegidos, los cuales dependerán de si este deriva de la propia relación de trabajo, denominándose riesgos o contingencias profesionales, entre los cuales se distinguen los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Mientras que, en caso contrario, son los llamados riesgos o contingencias comunes, cubriendo aquellas enfermedades comunes y accidentes no laborales⁴.

Con todo ello, es preciso determinar lo que se entiende por accidente laboral, para lo cual se ha de estar al tenor del art. 156.1 LGSS “se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. De esto se concluye que es necesario que cuente con una serie de elementos, siendo estos los elementos subjetivos, objetivos y el nexo causal o relación de causalidad. Todo ello se traduce en la necesidad de que estos elementos sean estáticos, es decir, que en todo caso se ha de producir una lesión que derive de la vinculación de relación laboral, dando lugar a la existencia de una relación causal⁵.

- Elemento subjetivo o relación de trabajo. Siguiendo con el citado art. es necesario que exista una previa relación de trabajo por cuenta ajena, entendiéndose así a estos mismos como a aquellos que se encuentren en una situación asimilada. Para ello es relevante tener en cuenta el art. 1.1 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (en adelante ET), en donde se define el carácter de trabajador por cuenta ajena, siendo estos aquellos “trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra

³ BOE 17 de marzo de 2023.

⁴ MENÉNDEZ, M.^a P., “Acción protectora y prestaciones de la Seguridad Social: Caracterización general. Material docente de Paz Menéndez” [en línea] [Consultado el 9 de mayo de 2023]. [uniovi.campus virtual].

⁵Ver nota 5.

persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario”, además del propio art. 7.1 LGSS en donde se establece que los “trabajadores por cuenta ajena que presten sus servicios en las condiciones establecidas por el art. 1.1 del ET, en las distintas ramas de la actividad económica o asimilados a ellos, bien sean eventuales, de temporada o fijos, aun de trabajo discontinuo, e incluidos los trabajadores a distancia, y con independencia, en todos los casos, del grupo profesional del trabajador, de la forma y cuantía de la remuneración que perciba y de la naturaleza común o especial de su relación laboral”.

En consonancia con SÁNCHEZ PÉREZ es fundamental que la relación de trabajo se encuentre vigente en el momento en que tiene lugar el accidente de trabajo, esto quiere decir, que no se podrá producir un accidente de trabajo en aquellos casos en los que “no haya tomado posesión del puesto de trabajo”⁶ o en caso de que este se encuentre suspendido.

- Elemento objetivo o producción de una lesión corporal. El ordenamiento español entiende como “lesión corporal tanto al daño físico como psíquico, dando lugar a un término bastante extenso y no siendo restrictivo en su interpretación, es decir, no limitándose exclusivamente a los traumatismos”⁷. La jurisprudencia entiende que la lesión no ha de ser únicamente corporal, sino que también se comprenden las enfermedades de súbita aparición o desenlace, además de las enfermedades o alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo causadas por agentes patológicos internos o externos⁸.

La lesión ha de ser comprendida en sentido amplio y no estricto, ya que la lesión supone “*cualquier menoscabo físico o fisiológico que incida en el desarrollo funcional*”⁹. Por lo que la lesión que origina el accidente ha de

⁶ SÁNCHEZ PEREZ, J., “La configuración jurídica del accidente de *trabajo*”, Ediciones Laborum 1ª ed. Murcia, 2011 cit. pág. 225

⁷ ALONSO OLEA, M., TORTUERO PLAZA, J.L., “Instituciones de la seguridad social”, 18ª ed, Madrid, Civitas., 2002 cit. pág. 55.

⁸ STS 4364/2015, de 23 de junio de 2015 (Rec. 944/2014). En la cual se declara : “los términos del debate también imponen señalar que es singularidad del ordenamiento jurídico español -desde la STS 17/06/1903- la amplitud conceptual de la lesión determinante del AT [art. 115 LGSS], por la que el mismo extiende -también- a las enfermedades de súbita aparición o desenlace, comprendiendo así no sólo a los accidentes en sentido estricto o las lesiones producidas por la acción súbita y violenta de un agente exterior, sino también a las enfermedades o alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo causadas por agentes patológicos internos o externos (SSTS 27/10/92 -rcud 1901/91 -; [...] 15/06/10 -rcud 2101/09 -; y 24/02/14 -rcud 145/13 -)”.

⁹ STS 8003/1992, de 27 de octubre de 1992 (Rec. 1901/1991). Visto en ARCE GONZÁLEZ, M., “El infarto como accidente de trabajo, evolución y análisis jurisprudencial”, Universidad del País Vasco, 2022, pág.14.

derivar de una acción súbita y violenta proveniente de un agente externo junto con una actuación interna, siempre que tenga su origen en el trabajo. De tal modo, el accidente de trabajo concentra no solo las lesiones con origen violento o repentino, sino también aquellas enfermedades padecidas por el trabajador, siempre que deriven del trabajo¹⁰.

- Para que un accidente sea considerado como contingencia laboral es necesaria la existencia de un nexo causal o relación de causalidad, es decir, se requiere que el accidente sea producido bien por consecuencia del trabajo o bien con ocasión del trabajo¹¹. Se entiende como consecuencia del trabajo aquel accidente o lesión que tenga su causa directa con el trabajo, mientras que con ocasión del trabajo, por el contrario, es relativo a una causa indirecta o mediata, es decir, si no se hubiera efectuado la relación laboral dicha lesión no se hubiera producido o de haberlo hecho no tendría consecuencias tan graves. De tal manera, se puede decir que este nexo causal es considerado de forma flexible y amplia, lo cual se encuentra justificado en la inclusión como accidente de trabajo aquellas lesiones producidas más allá del propio desempeño del trabajo¹².

Se requiere de la existencia de una relación entre el trabajo realizado y la lesión sufrida, sin importar que esta se derive de la ocasión o consecuencia del trabajo, ya que en ambos casos es necesario que exista una conexión clara y directa entre la lesión y el trabajo desempeñado para que se pueda considerar

¹⁰ SÁNCHEZ PEREZ, J., “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, ..., *op. cit.* pág. 181.

¹¹ VICENTE HERRERO, M.T, TORRES ALBERICH, I., CAPDEVILA GARCÍA, L., RAMÍREZ IÑIGUE DE LA TORRE, M.V., TERRADILLOS GARCÍA, M.J., MUÑOZ RUIPÉREZ, C. y LÓPEZ GONZÁLEZ, A.A., “El accidente de trabajo en misión: legislación jurisprudencia española” *Revista CES Derecho*, vol. 6 núm. 1 Jan/June 2015, pág. 19.

¹² STSJ CLM 1364/2022, de 5 de mayo de 2022 (Rec. 899/2021), en donde se cita reiterada doctrina jurisprudencial del TS, detallando: “respecto de la definición del accidente laboral, la doctrina científica destaca la exigencia general de relación de causalidad entre el trabajo y la lesión que impone la definición contenida en el número primero; bien de manera estricta [«por consecuencia»] o bien en forma más amplia o relajada [«con ocasión»], de manera que en este último caso ya no se exige que el trabajo sea la causa determinante del accidente, sino que es suficiente la existencia de una causalidad indirecta, quedando excluida del carácter laboral -tan sólo- la ocasionalidad pura. A lo que entendemos, la diferencia queda más resaltada si se considera que en el primer supuesto [«por consecuencia»] estamos en presencia de una verdadera «causa» [aquello por lo que -propter quod- se produce el accidente], mientras que en el segundo caso [«con ocasión»], propiamente se describe una condición [aquello sin lo que -sine qua non- se produce el accidente], más que una causa en sentido estricto.

Al decir de autorizada doctrina, esta ocasionalidad «relevante» se caracteriza por una circunstancia negativa y otra positiva; la negativa es que los factores que producen el accidente no son inherentes o específicos del trabajo; y la positiva es que o bien el trabajo o bien las actividades normales de la vida de trabajo hayan sido condición sin la que no se hubiese producido la exposición a los agentes o factores lesivos determinantes de aquélla”.

que la lesión es un accidente laboral¹³.

En este sentido, es relevante tener en consideración es la ruptura de dicho nexo causal, ya que de este modo el accidente producido no tendrá consideración de laboralidad. Siendo para ello imprescindible que se quebrante lo establecido anteriormente, dando lugar a una separación de la relación entre el daño producido y el trabajo, siendo necesario estar a cada caso concreto. Así pues, la tendencia a la unificación de la doctrina por la jurisprudencia de la Sala Cuarta del TS revela lo siguiente *“el juego de la presunción exigirá que [...] se acredite la ruptura del nexo causal [...] bien porque se deduzcan hechos que desvirtúen dicho nexo causal...”*¹⁴. Lo cual se traduce en la inexistencia o incumplimiento de los elementos o circunstancias necesarias para que el accidente se encuadre dentro de este supuesto, es decir, que se incumpla el elemento teleológico, geográfico, cronológico y de transporte.

Ahora bien, este nexo causal tiene consideración de presunción iuris tantum, según lo establecido en el art. 156.3 LGSS, se presumirá como *“accidente de trabajo aquellas lesiones que sufra el trabajador durante y tiempo y lugar de trabajo”*. Pero para que entre en juego dicha presunción, es necesario que la actividad laboral haya tenido comienzo, en consonancia con lo revelado en el art. 34.5 del ET . En lo cual incide el Tribunal Supremo (en adelante TS) de la Sala Cuarta de lo Social *“dado que la manifestación de la enfermedad se produjo, antes del inicio de la jornada laboral, en el lugar de trabajo, debe decidirse es primer lugar, si concurre o no el segundo de los requisitos del arts. 115.3 de la L.G.S.S. para calificar la enfermedad como accidente de trabajo, esto es, que aquella se produzca no solo en el lugar de trabajo, sino también en el tiempo de trabajo y en este sentido estableciendo el art. 34.5 del E.T., que el tiempo de trabajo se computara de modo que tanto al comienzo*

¹³ STS 802/2001, de 7 de febrero de 2001 (Rec. 132/2000), en donde se establece: *“ En apoyo de la pretensión ejercitada en la demanda se invoca el artículo 115.1 de la Ley General de la Seguridad Social, en cuanto define el accidente de trabajo como "toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena". El precepto facilita una definición que condiciona el calificativo de laboral para el accidente en la necesidad de que esté relacionado con el trabajo que se ejecute por cuenta ajena, bien porque el mismo sea el origen directo e inmediato de la lesión, bien porque la contingencia sobrevenga con motivo de ese mismo trabajo, y después de enumerar el precepto en el apartado 2 los acontecimientos que tienen la consideración de accidente de trabajo, en el apartado 3 establece una presunción "iuris tantum" de laboralidad del accidente, al señalar 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”*.

¹⁴ STS 3457/2022, de 07 de septiembre de 2022 (Rec. 2047/2019).

como al final de la jornada diaria el trabajador se encuentre en su puesto de trabajo, la conclusión que se extrae,[...] , es que el trabajador, cuando se sintió mal no estaba en tiempo de trabajo, faltando [...] el segundo de los requisitos para que opere la presunción del art. 115.3 de la L.G. Seguridad Social”¹⁵.

1.1. DEFINICIÓN DE ACCIDENTE *IN ITINERE*

Partiendo del Convenio núm. 121 de la OIT, citado anteriormente, la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo (OECD), comprende que el accidente *in itinere* será aquel que se da en la ruta habitual que sigue el trabajador, tanto en la ida como la vuelta, entre el lugar del trabajo y el domicilio principal, residencia del trabajador, lugar donde se almuerza siempre que este sea habitual o donde se efectúa el cobro del salario, y como consecuencia provoque la muerte o lesiones¹⁶. Además, establece en su art. 7 la necesidad de que cada uno de los Estados miembros de este convenio consideren el accidente de trabajo teniendo en cuenta aquel “*accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo*”¹⁷.

En lo referido a la normativa europea, el Reglamento (CEE) núm. 2001/83 del Consejo, de 2 de junio de 1983, por el que se modifica y actualiza el Reglamento (CEE) núm. 1408/71 relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias, que se desplazan dentro de la Comunidad, y el Reglamento (CEE) núm. 574/72 por el que se fijan las modalidades de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 1408/71, regula en el art. 56 el accidente *in itinere*, entendido como aquel “*ocurrido en el territorio de un Estado miembro distinto del Estado competente será considerado como ocurrido en el territorio del Estado competente*”, ya que lo considera accidente de trabajo, teniendo que estar afecto a una relación de laboralidad por cuenta ajena.

Centrando la atención en España, anteriormente este tipo de accidente se encontraba regulado en el art. 115.2 a) del Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el

¹⁵ STS 5997/2003, de 6 de octubre de 2003 (Rec. 3911/2002).

¹⁶ PINTO SARMIENTO, Y., “El concepto de accidente de trabajo en el sistema español: desde los orígenes de la protección al sistema de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales”, Valencia, Tirant lo blanch, 2019, cit. pág. 188.

¹⁷ SEMPERE NAVARRO, A. V., “El accidente *in itinere* como contingencia laboral para las clases pasivas”, *Revista de Jurisprudencia Laboral*, núm 6, 2021.

que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social¹⁸, actualmente derogado, en donde se establecía “*tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*”.

Por lo que siguiendo con la normativa vigente, el propio art.156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, establece que “*se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*” y siguiendo con este mismo precepto en su apartado segundo, determina que tendrá consideración de accidente laboral “*los que sufra el trabajador al ir o volver del trabajo*”, lo cual replica el art. 115 del Real Decreto Legislativo 1/1994 en su integridad.

El accidente *in itinere* se constituye “*al menos en su origen, a partir de dos puntos geográficos: el lugar de trabajo y el domicilio de quien desarrolla su actividad asalariada; la construcción sirve para subsumir en la categoría de accidente laboral a todo siniestro acaecido durante el trayecto que discurre entre ambos lugares*”¹⁹. Lo cual se traduce en el trayecto o camino que sigue habitualmente el trabajador por cuenta ajena a la hora tanto de acudir como regresar del centro de trabajo a su domicilio, siempre que no se rompa el nexo causal²⁰, que además se realice en un tiempo normal o prudencial siguiendo mismo medio para trasladarse.

Por lo que se deduce la existencia de dos lugares de referencia, es decir, el propio centro de trabajo y el lugar en donde se reside, cubriéndose de este modo el trayecto derivado de la necesidad profesional de acudir a uno de ellos. Ello se encuentra justificado por el TS de la Sala Cuarta, de lo Social “*la finalidad principal del viaje sigue estando determinada por el trabajo, puesto que éste fija el punto de regreso y se parte del domicilio del trabajador*”²¹.

Ahora bien, es necesario concretar que se entiende por domicilio del trabajador, el cual será tanto “*en sentido estricto, como la residencia habitual a efectos de trabajo*”, permitiendo distinguir en esta misma entre el “*domicilio de fin de semana al habitual*

¹⁸BOE-A-1994-14960 BOE núm. 154, de 29 de junio de 1994.

¹⁹ SEMPERE NAVARRO, A.V., “El accidente *in itinere* como contingencia laboral para Clases Pasivas”, ..., *op. cit.*

²⁰ De interés la reflexión de LOSILLA RAYO, J.C., “El accidente *in itinere*, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión”, *Revista de Energía y Minas*, núm. 14, 2014 pág. 23-28.

²¹ STS 878/2019, de 14 de febrero de 2017 (Rec. 838/2015).

durante los días laborales”, lo cual se justifica en la realidad social²² y, por tanto, la necesidad de adaptación a la distribución del hogar familiar, trasladándose a las condiciones familiares que requieren una adaptación a la vida laboral²³.

1.2. ACCIDENTE *IN ITINERE* COMO CONTINGENCIA PROFESIONAL

Como se ha mencionado anteriormente, para que un accidente tenga la connotación de accidente de trabajo es necesario que se den una serie de elementos esenciales, siendo estos elemento subjetivo, objetivo y relación de causalidad o nexo causal. Ahora bien, estos elementos se han de adecuar al accidente *in itinere*, por lo que se procederá a su explicación.

1.2.1. Elemento subjetivo

Prestando cierta atención al propio accidente *in itinere*, se habrá tener en consideración qué figuras se encuentran protegidas por este tipo de accidente, así como el comienzo de dicha protección.

1.2.1.1. Trabajador por cuenta ajena

En primer lugar, el trabajador por cuenta ajena es la figura que apenas produce problemas a la hora de cuestionarse si estos sujetos se encuentran o no protegidos por este tipo de contingencias profesionales. Por tanto, es necesario que aquella persona que sufra el daño se vea afectada por una relación laboral por cuenta ajena, es decir, que reúna la condición de trabajador. A ello se le une la necesidad de que el contrato o relación de trabajo siga estando vigente o este se haya formalizado, no bastando el estado de

²² Según lo especificado en el art. 3 apartado primero del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el cual se publica el Código Civil (BOE 01 de marzo de 2023), en donde se dice “Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos, y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquellas”.

²³ La citada anteriormente STS 878/2019, de 14 de febrero de 2017, en donde la jurisprudencia del TS plasma: “Está presente también el elemento cronológico, pues aunque el accidente tiene lugar a las 21,15 horas del domingo cuando el trabajo comenzaba a las 8 horas del lunes, lo cierto es que viajaba desde un punto que ha sido definido como el domicilio del trabajador hasta el lugar de residencia habitual y el hacerlo a aquella hora, para después de un descanso, poder incorporarse al día siguiente al trabajo ha de considerarse como una opción adecuada.

Y es que, aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar del trabajo, ese dirigirse a la residencia laboral no rompe la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral”.

preparación de este.

Por lo que es imprescindible tener en consideración tanto el art. 1.1. ET como el art. 7.1. LGSS, ya que se han de cumplir todas y cada uno de los requisitos plasmados en dichos preceptos, ya que en caso contrario no se encuadra dentro de un supuesto de accidente de trabajo.

Ya que en caso de no cumplir con todas estas condiciones no será calificado como accidente de trabajo y, por ende, accidente *in itinere*, como sucede en el supuesto de aquella persona que se traslada para iniciar una prestación laboral futura²⁴.

1.2.1.2. Trabajador por cuenta propia

En primer lugar, se ha de tener en consideración qué se entiende como accidente de trabajo para este tipo de trabajadores, siendo “*el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta*”²⁵. Así, la lesión o accidente que sufra el trabajador por cuenta propia solo se encuentra cubierto en caso de que la lesión se haya producido de forma directa e inmediata con la actividad laboral. De tal modo que solo serán consideradas las lesiones que ocurran durante el tiempo de trabajo efectivo del autónomo, provocando que cualquier lesión que ocurra fuera del contexto laboral o que no se encuentre directamente relacionada con el propio trabajo del autónomo quede excluido de la protección laboral, impidiendo que se puedan subsumir estos hechos en el accidente *in itinere*.

A tenor del art. 156 LGSS se entiende que los trabajadores por cuenta propia o autónomos no se encuentran protegidos por este precepto, careciendo, por tanto, de protección frente al accidente *in itinere*. Que siguiendo con el apartado primero del art. 3.3 del Real Decreto 1273/2003, de 10 de octubre, por el que se regula la cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, y la ampliación de la prestación por incapacidad temporal para los trabajadores por cuenta propia, en cual

²⁴ STS, 1 de julio de 1982 (Rec. 1982/4536) Visto en SÁNCHEZ SUÁREZ, A., “Análisis jurídico y enfoque preventivo del accidente de trabajo *in itinere*”, Universidad de León (2016), pág. 14.

²⁵ Art. 3.2 del Real Decreto 1273/2003, de 10 de octubre, por el que se regula la cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, y la ampliación de la prestación por incapacidad temporal para los trabajadores por cuenta propia.

se establece que “*no tendrán la consideración de accidente de trabajo en el Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos: los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo*”.

Posteriormente, la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo²⁶ en su art. 14 establece la equiparación de los trabajadores por cuenta propia a los trabajadores por cuenta ajena respecto a las contingencias provenientes del accidente *in itinere*, reflejándose en el apartado segundo del art. 316.2 de la LGSS en donde se encuentran reguladas la cobertura de las contingencias profesionales “*también se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional. A estos efectos se entenderá como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador autónomo ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica a efectos fiscales*”. De tal modo y a consecuencia de la reforma laboral sufrida en 2017, actualmente, se entiende que el trabajador autónomo efectivamente se encuentra protegido por esta contingencia profesional, debido al principio de jerarquía normativa.

Así, solo tendrá consideración de accidente *in itinere* en relación con los trabajadores autónomos aquellos que surjan al “*ir o volver del establecimiento donde el trabajador ejerce habitualmente su actividad y siempre que no coincida con el domicilio [...] no bastando con que se dé una relación de ocasionalidad, y, además, que entre el trabajo y la lesión ha de mediar un nexo directo e indirecto*”²⁷. De tal modo, el trabajador es quien tiene la carga de la prueba, quien tendrá que justificar el nexo de causalidad entre el accidente sufrido y la actividad profesional que desempeña²⁸.

Al ser el accidente *in itinere* una creación doctrinal y jurisprudencial junto con posible intención fraudulenta por parte del trabajador autónomo, dificulta el hecho de establecer unos límites de manera precisa para este tipo de accidentes. Así pues, se considera como accidente *in itinere* el sufrido por el trabajador autónomo que para el correcto desempeño de sus funciones (fotógrafo) ha de trasladarse desde su centro laboral al lugar en donde se han de realizar las fotográficas²⁹. Mientras que no se considera accidente *in itinere* el

²⁶ BOE 11 de enero de 2013.

²⁷ STSJ M 1074/2023, de 13 de enero de 2023 (Rec. 728/2022).

²⁸ STSJ GAL 2454/2023, de 02 de mayo de 2023 (Rec. 2746/2022).

²⁹ STSJ M 1074/2023, de 13 de enero de 2023 (Rec. 728/2022).

sufrido por el trabajador autónomo en el trayecto de vuelta del taller, justificándose en que este coincide con su domicilio³⁰.

1.2.2. Elemento objetivo

Como ya se dijo, el elemento objetivo, en los casos de accidente típico de trabajo, hace referencia a tanto a una lesión corporal como a una lesión psíquica. Mientras que por el contrario, en los accidentes *in itinere* el elemento objetivo exclusivamente hace alusión a las lesiones en sentido estricto, es decir, aquella acción súbita y violenta producida por un agente externo, no encuadrándose en este supuesto la producción de accidente derivado de daños psicológicos³¹.

La razón que subyace en esta distinción se fundamenta en la propia naturaleza del accidente *in itinere*, por ser considerado como impropio, lo cual se traduce en la inoperatividad de la presunción recogida en el art. 156.3 LGSS³². Con todo ello, dado que en el accidente *in itinere* no opera la presunción de laboralidad a patologías, dolencias o procesos morbosos, aunque estos aparezcan de manera súbita, es imprescindible probar el nexo causal entre trabajo y lesión³³, para que de tal modo sea considerado como contingencia laboral. En resumen, se debe establecer de manera precisa que la lesión se encuentra directamente vinculada a las actividades laborales para ser reconocida como accidente de trabajo y, por ende, se apliquen las protecciones y beneficios correspondientes en el ámbito laboral.

Respecto a la participación en la producción del accidente tanto del propio trabajador como del resto de personas que guarden cierta relación con la empresa, siempre que concurra culpabilidad civil o criminal, la calificación de las lesiones producidas e incluso el fallecimiento, serán calificados como accidente de trabajo³⁴.

³⁰ STSJ GAL 2454/2023, de 02 de mayo de 2023 (Rec. 2746/2022).

³¹ STS 3802/2010, de 24 de junio de 2010 (Rec. 3542/2009) “la calificación como laboral de los accidentes *in itinere* sólo procede con respecto a los accidentes en sentido estricto, pero no con relación a los procesos morbosos de distinta etiología y manifestación”.

³² La doctrina de la Sala Cuarta del TS, en ejemplo la STS 9049/2002, de 20 de junio de 2002 (Rec. 2297/2001) aclara “es importante resaltar que en el párrafo tercero de dicho art. se establece una presunción a favor del accidente de trabajo respecto de aquellas lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo. Esta presunción no existe, sin embargo, para los llamados accidente “*in itinere*” en los que la parte interesada habrá de demostrar que concurren los requisitos propios para encuadrar los hechos en la categoría de accidente de trabajo”.

³³ SÁNCHEZ PÉREZ, J., “La configuración jurídica del accidente de trabajo”,... , *op. cit.* pág. 225.

³⁴ STS 9049/2002, de 20 de junio de 2002 (Rec. 2297/2001) a modo de ejemplo.

El problema puede derivarse de aquellos casos en los que los primeros síntomas de enfermedad se ponen de manifiesto en el trabajo teniendo como resultado el traslado del trabajador a su domicilio, experimentando una fase aguda de la enfermedad en el desplazamiento. Ello se encuentra de manifiesto en la STSJ M 3914/2022 “ la presunción legal del art. 115.3 de la LGSS entra en juego cuando concurren las dos condiciones de tiempo y lugar de trabajo, *"lo que determina, por su juego, que al demandante le incumbe la prueba del hecho básico de que la lesión se produjo en el lugar y en tiempo de trabajo; más con esa prueba se tiene por cierta la circunstancia presumida y quien se oponga a la aplicación de los efectos de la presunción tendrá que demostrar la falta de conexión entre el hecho dañoso y el trabajo"*³⁵, deduciendo que al mostrarse y trasladarse el malestar durante la jornada laboral y en el mismo centro de trabajo se encuadra dentro del supuesto del art. citado. Siguiendo con el mismo supuesto pero con una única diferencia de no comunicar la situación de malestar, pese a que en el trayecto demuestre la fase más aguda de la enfermedad, no podrá encuadrarse como accidente de trabajo, sino que ha de ser entendido como un accidente normal y común, no ligado a una relación de laboralidad, salvo prueba en contra.

Ahora bien, los factores involucrados en la producción de las lesiones asociadas al accidente *in itinere* pueden ser diversos y variables, además de poder provenir de diferentes personas o incluso tener un carácter fortuito. Pero a pesar de todo ello, seguirá teniendo la connotación de laboral siempre que muestre razones vinculadas al trabajo³⁶.

1.2.3. Nexos causal o relación de causalidad.

Siguiendo con las explicaciones anteriores el nexo causal hace referencia a la necesidad de que el accidente se haya producido por consecuencia o con ocasión del

³⁵ El STSJ M 3914/2022, de 21 de marzo de 2022, (Rec. 847/2021).

³⁶ La Sala Cuarta de lo Social del TS determina en su STS 9049/2002, 20 de junio de 2002 (Rec. 2297/2001):“A la vista de la normativa legal que se deja ya enunciada y teniendo en cuenta los aportes jurisprudenciales llevados a cabo para la configuración del accidente "in itinere" , como propio accidente laboral, es de tener en cuenta que habrá de valorarse, en cada caso, el cúmulo de circunstancias concurrentes para determinar si la lesión o la muerte acaecida pueden considerarse accidente de trabajo. Y así, es lo cierto que esta propia Sala del TS, en su sentencia de 27/12/1975, no dudó en considerar accidente de trabajo el homicidio causado por un compañero de trabajo, pero es de significar que, en dicha sentencia, se establece ya que no podrá ser considerado como accidente de trabajo la muerte del trabajador que sea debida a resentimientos o motivos personales absolutamente ajenos al trabajo. Lo que ocurre, es que en la situación enjuiciada por dicha sentencia, los hechos acaecieron en el propio centro de trabajo y realizándose las labores que, premeditadamente, había impuesto el agresor, quien, sospechando que el trabajador agredido y finalmente muerto mantenía algún tipo de relación con su esposa, le disparó causándole la muerte”.

trabajo.

Los elementos estáticos de tiempo y lugar regulados en el art. 156.3 LGSS no corresponden con el denominado accidente *in itinere*, lo cual se justifica en la protección de este tipo de accidentes, ya que para que el accidente o enfermedad se revistan de la figura de accidente *in itinere* es necesario que se origine debido a la necesidad de traslado del trabajador al centro de trabajo o viceversa y, por ende, no ocurre en el propio centro no pudiendo aplicarse la presunción *iuris tantum*, al no concurrir los requisitos establecidos en el precepto anteriormente citado.

Por lo que para que en este tipo de accidentes se rompa el nexo causal, es necesario que afecte a uno o varios de los elementos específicos de este tipo de accidentes, siendo los elemento teleológico, geográfico, cronológico y de transporte. Esto se justifica en la necesidad de que concurren estas circunstancias esenciales en este tipo de accidente y así se pueda encuadrar dentro de este supuesto.

Ahora bien, es necesario tener en cuenta que la apreciación de este tipo de accidente supone una asimilación al accidente laboral, pero se limita a los accidentes en sentido estricto³⁷, a excepción de que dicho recorrido fuera el desencadenante de la enfermedad. En este último supuesto el trabajador será quien ha de probar la relación de causalidad existente entre el distanciamiento de tiempo y lugar de trabajo y el acontecimiento de la enfermedad laboral, ya que no opera el preceptivo nexo causal, de tal modo que no se alcanza la presunción de laboralidad³⁸.

Según lo establecido en la STS 220/2011, de 18 de enero de 2011 (Rec. 3558/2009)³⁹, en los accidentes *in itineres* no puede presumirse la existencia del nexo causal, teniendo

³⁷STS 3802/2010, de 24 de junio de 2010 (Rec. 3542/2009) que dispone: “La asimilación a accidente de trabajo del accidente de trayecto (“in itinere”) se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación”.

³⁸ La STS 425/2020, de 23 de enero de 2020 (Rec. 4322/2017), la Sala de los Social unifica doctrina, en donde se establece “La presunción del artículo 156.3 LGSS puede contrarrestarse mediante la prueba en contrario. Como se ha expuesto, a tal fin ha de acreditarse la ruptura del nexo de causalidad que la Ley presume... para excluir esa presunción se requiere prueba en contrario que evidencie de forma inequívoca la ruptura de la relación de causalidad entre el trabajo y la enfermedad y para ello es preciso que se trate de enfermedades que no sean susceptibles de una etiología laboral o que esa etiología pueda ser excluida mediante prueba en contrario. Además, en principio, no es descartable una influencia de los factores laborales en la formación del desencadenamiento de una crisis cardíaca...”.

³⁹ La Jurisprudencia del TS en su sentencia “La cuestión planteada en el presente recurso de casación unificadora consiste en determinar el origen, común o profesional, del fallecimiento del padre de la demandante. Según el relato de hechos probados, el causante falleció por insuficiencia cardíaca cuando,

que ser probada por la parte quien alega la existencia del accidente *in itinere*, teniendo como consecuencia divergencias en la resolución de un mismo conflicto planteado de maneras distintas.

2. ELEMENTOS QUE FORMAN PARTE DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*

Una vez constituida la definición de accidente *in itinere*, habrá de estar a lo dispuesto tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, debido a la insuficiencia del párrafo primero del art. 156.2 LGSS, para determinar con una mayor precisión los puntos geográficos de referencia para este precepto, además de los trayectos utilizados y medios de transporte⁴⁰, para así conseguir el objeto completo de protección de las contingencias profesionales.

Ahora bien, se ha de tener en cuenta la caracterización de este tipo de accidente como impropio, lo cual se encuentra justificado en la jurisprudencia de la Sala Cuarta “*en cuanto no deriva directamente de la ejecución del contenido de la relación de trabajo, sino de las circunstancias concurrentes, cual es el desplazamiento que derivan de la necesidad de hacer efectiva esa obligación sinalagmática, en forma tal que si esta no hubiera existido, no se hubiera producido la necesidad del desplazamiento y en consecuencia el accidente*”⁴¹. Lo cual se traduce, en que la producción del elemento objetivo no se ocasiona de manera directa e inmediata en el centro de trabajo, sino que este deriva del desplazamiento imprescindible del trabajador, siendo el accidente mediato

sobre las siete de la mañana, se dirigía al lugar en el que tenía aparcada la furgoneta de la empresa con la que se desplazaba al trabajo. La sentencia recurrida ha revocado la sentencia del Juzgado que consideró que se trataba de una contingencia común y desestimó la demanda, al entender que era más correcto calificar los hechos como accidente de trabajo *in itinere*”.

Contra ese pronunciamiento se ha presentado el recurso que nos ocupa, para combatir la calificación que hace la sentencia recurrida, al entender la Mutua recurrente que no existe un nexo causal entre el trabajo y el fallecimiento del causante y que la existencia de ese nexo no puede presumirse en los accidentes de trabajo *in itinere*”. Como sentencia de contraste alega el recurso la dictada por esta Sala el 30 de mayo de 2003 en el recurso 1639/2002. Se trataba en ella del caso de un trabajador que falleció por infarto de miocardio cuando en su vehículo particular, sobre las 6’15 horas, se dirigía al lugar donde tenía aparcado el camión de la empresa con el que iba a realizar un transporte. La sentencia estimó que no estaba acreditada la existencia de un nexo causal entre el infarto y el trabajo y que la presunción legal en favor de la existencia de ese nexo no jugaba en los supuestos de accidente de trabajo *in itinere*”.

⁴⁰ KAHALE CARRILLO, D.T., “Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*”, *Revista universitaria de ciencias del Trabajo*, núm. 8, 2007, pág. 155.

⁴¹ STS 220/2011, de 10 de enero de 2011 (Rec. 3558/2009).

o indirecto, debido a la obligación de desempeñar su actividad laboral ⁴².

De tal modo, se procede a analizar cada uno de los elementos que lo conforman, que siguiendo a la Jurisprudencia de la Sala Cuarta del TS “*viene explicando que para calificar un accidente como laboral in itinere deben concurrir las siguientes circunstancias: Que la finalidad principal y directa del viaje este determinada por el trabajo (elemento teleológico). Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento geográfico). Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto (elemento cronológico); o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo. Que el trayecto se realice con medio normal de transporte (elemento de idoneidad del medio)*”⁴³. Sin olvidar que a todo ello se le ha de añadir el carácter de habitualidad. En caso de que no se den produzca alguno de estos elementos, no podrá, por tanto tener consideración de accidente de trabajo, al no cumplir con estos requisitos previstos.

Pese a todo ello, al tratarse de una materia fundamentalmente casuística y circunstancial dificulta la unificación de la doctrina, lo cual provoca que se trate de una teoría flexible y evolutiva, ya que dependerá de las condiciones, detalles y elementos de cada caso concreto⁴⁴.

2.1.ELEMENTO TELEOLÓGICO

El elemento teleológico encuentra su fundamento en dar respuesta a la incógnita de qué motivó el desplazamiento, teniendo que ser la respuesta la necesidad de trasladarse desde el domicilio al centro de trabajo o viceversa, debido a la entrada o salida del mismo, sin posibilidad de que este recorrido sea ininterrumpido por un motivo privado o personal⁴⁵. Pese a ello, la jurisprudencia ha entendido que no en todas las ocasiones se rompe la relación de causalidad, lo cual no se produce siempre que la conducta seguida

⁴² STSJ CANT 107/2019, de 01 de marzo de 2019 (Rec. 56/2019) y en el mismo sentido STS 150/2005, de 19 de enero de 2005 (Rec. 6543/2003).

⁴³ STS 200/2018, de 22 de febrero de 2018 (Rec. 1647/2016).

⁴⁴ STSJ CANT 107/2019, de 01 de marzo de 2019 (Rec. 56/2019).

⁴⁵ KAHALE CARRILLO, D.T., “Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*”..., *op. cit.* pág. 151.

por el trabajador corresponda a unos patrones habituales de convivencia o comportamiento generalizado de la sociedad⁴⁶.

Se puede entender que el elemento teleológico tiene un componente negativo, siendo este bien la realización de actividades privadas o no relacionadas con la actividad laboral o bien la alteración del trayecto cuando tenga como resultado una desviación temporal anormal, cuando su justificación se encuentre fundamentada en la gestión de asuntos privados⁴⁷. A ello se le une el punto de vista positivo o específico, es decir, la necesidad de realizar el desplazamiento para acudir a realizar las prestaciones laborales o por el contrario tras finalizarlas.

La jurisprudencia⁴⁸ en la cual se aclara que el “*traslado debe estar motivado, única y exclusivamente, por el trabajo*” marcando bien el inicio de la jornada laboral o el fin de la misma. Además, se le une la necesidad de que el trayecto se haya iniciado y no se haya concluido, ya que en caso contrario no estaríamos ante dicho supuesto.

Respecto lugar desde el cual empieza a computar es desde el momento en que se cierra la puerta de casa, ya que la jurisprudencia entiende que es el momento en el cual comienzan los riesgos (STC 27-10-83)⁴⁹.

En conclusión, el desplazamiento realizado por el trabajador ha de estar marcado por la jornada laboral realizándose desde el domicilio al lugar de trabajo y viceversa, junto con la necesidad que no concurra una desviación en el trayecto justificada por motivos extralaborales, siempre que no se trate de unos patrones habituales o generales.

Con todo ello se entiende que se cumple con este elemento, en el caso de una madre que lleva a sus hijos a casa de la abuela antes de comenzar su jornada laboral y durante este segundo trayecto sufre un accidente entendiéndose como accidente laboral *in itinere*, puesto que pese a que ese no era el recorrido habitual, la sala ha entendido que se trata de un intento de conciliar la vida familiar y laboral, puesto que los niños se encontraban en periodo no lectivo⁵⁰. Al igual que también se considera accidente *in itinere* aquellas

⁴⁶ STSJ GAL 2716/2012, de 26 de marzo de 2012 (Rec. 3883/2008).

⁴⁷ PINTO SAMIENTO, Y., “El concepto de accidente de trabajo en el sistema español: desde los orígenes de la protección al sistema de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales”, ..., *op. cit.* pág. 189.

⁴⁸ STSJ M 9105/2006, de 09 de enero de 2006 (Rec. 4587/2005).

⁴⁹ Ver nota 48

⁵⁰ STSJ GAL 2716/2012, de 26 de marzo de 2012 (Rec. 3883/2012).

circunstancias con relación directa con el trabajo, como lo es el ir al banco a cobrar el salario o el ir a un centro médico para recibir asistencia sanitaria, siempre que esta provenga de la necesidad laboral y de no de índole privada⁵¹.

Mientras que en caso contrario, un trabajador se traslada desde el centro de trabajo hasta la casa de su abuela, el cual no es considerado como residencia habitual o domicilio, por lo que ponente determina que, teniendo en cuenta la jurisprudencia dictada por la Sala Cuarta, no concurre el elemento teleológico, ya que la finalidad del trayecto no es el traslado del trabajo al domicilio, sino un motivo personal, el cual en este caso se entiende que provoca una ruptura del nexo causal, ya que no tiene un carácter de habitualidad ni tampoco ser una conducta socialmente generalizada⁵². Tampoco se extiende a aquellos casos en los que el trabajador cuenta con una autorización del empresario para acudir a una cita médica sin motivo laboral y dicha cita se realiza en horario laboral, ya que la jurisprudencia entiende que el motivo del viaje no es la relación de laboralidad, sino que se trata de una cuestión personal, junto con la inadecuación del resto de elementos, por lo que no se podrá calificar como accidente *in itinere*⁵³. Ya que en este caso la autorización laboral únicamente adquiere relevancia a la hora de justificar que el empleado no ha incumplido la obligación de acudir al trabajo y, por ende, no está incumpliendo el contrato laboral.

2.2. ELEMENTO GEOGRÁFICO

Este segundo elemento ha adquirido diversos nombres que dependen del autor en cuestión, pudiendo encontrarse como elemento geográfico o topográfico⁵⁴, pero pese a la

⁵¹ STSJ M 9105/2006, de 09 de enero de 2006 (Rec. 4587/2005).

⁵² La Jurisprudencia del TS, entre otras la STS 7743/1997, de 17 de diciembre de 1997 (Rec. 923/1997), en donde revela que “la ruptura del nexo causal se ha producido en el caso litigioso. El trabajador, terminada la jornada, no se dirige a su domicilio habitual, sito en la capital y donde convive con sus padres -en cuya ciudad tiene también el domicilio la empresa en que trabaja-, sino que se traslada a otra localidad situada en la provincia, donde radica el domicilio su abuela. Es cierto que, el desplazamiento al domicilio de su abuela se produce desde el centro de trabajo, pero la razón del desplazamiento a tal lugar no tenía por causa el trabajo, sino la visita y estancia en el domicilio de la mencionada ascendiente, por lo que falta el elemento teleológico para la apreciación del accidente de trabajo. Del propio modo, tampoco concurre el elemento cronológico y geográfico, pues el accidente de tráfico acaece en una carretera, alejada del centro de trabajo y ajeno, por lo tanto, al habitual trayecto que recorre, a diario, el trabajador para reintegrarse a su domicilio una vez terminada la jornada laboral. Admitir como domicilio habitual del trabajador el de cualquiera de sus ascendientes -u otros próximos familiares- cuya residencia, además, se encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo, desorbitaría el riesgo profesional concertado y asumido por la entidad gestora sobre las lesiones sobrevenidas al trabajador con ocasión o motivo del trabajo”.

⁵³ STS 2724/2007, de 29 de marzo de 2007 (Rec. 210/2006) y en el mismo sentido STS 8238/2009, de 10 de diciembre de 2009 (Rec. 3816/2008).

⁵⁴ Pues bien la jurisprudencia lo califica como elemento geográfico, mientras que autores como KAHALE

diferencia nominativa de este elemento, el sentido es idéntico.

Como ya se dijo anteriormente, es aquel accidente o lesión que sucede en el trayecto de ida o vuelta del domicilio al centro de trabajo, siendo esencial que se realice siguiendo un camino adecuado y habitual, sin importar que dicho recorrido no sea el más corto⁵⁵, de tal modo que el trayecto seguido adquiere relevancia como elemento de conexión para la composición de todos los requisitos fundamentales del accidente *in itinere*.

Del propio art. 156.2.a) LGSS se deduce que lo relevante es el trayecto, no lo que pueda producirse tanto en el punto de partida como en el de llegada, debido a que el accidente que tenga lugar en el domicilio será considerado como un accidente común, en cambio que el accidente que tenga lugar en el propio trabajo será considerado como accidente de trabajo⁵⁶.

Es fundamental que el trayecto habitual no suponga una ruptura de la relación de causalidad, lo cual se produce en el momento en el que se siga un trayecto ilógico, gravoso y con una duración excesivamente larga, pero todo ello sin olvidar la adecuación de las normas de derecho a la realidad social, por lo tanto, a los usos y costumbres sociales a la hora de determinar dicha adecuación⁵⁷. Para ello es necesario que sea acorde a la situación personal y de desplazamiento⁵⁸ pudiendo este variar, entre otros casos por ir a recoger al cónyuge tras su salida de trabajo ya que ambos tienen horarios de salida similares⁵⁹, para ir a buscar a sus hijos al centro educativo⁶⁰ o incluso realizar una pequeña parada para comprar tabaco⁶¹.

En contra posición, se produce una ruptura de dicho elemento tanto para realizar una gestión tributaria, una consulta médica, una comida con compañeros, ya que se trata de realizar gestiones de índole privado, sin relación directa con el trabajo⁶².

CARRILLO y PINTO SAMIENTO, entre otros, lo traducen como elemento topográfico.

⁵⁵ STCT de 16/11/82 y de 30/5/84 encontrado en STSJ GAL 2088/2019, de 08 de abril de 2019 (Rec. 3602/2018).

⁵⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS/2014/1862)”, *Revista de Derecho de la Seguridad Social*, núm. 2, 2015, cit. pág. 154

⁵⁷ STS 537/2022, de 10 de febrero de 2022 (Rec. 170/2020).

⁵⁸ KAHALE CARRILLO, D.T., “Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*”,..., *op cit.* pág. 154.

⁵⁹ STSJ GAL 2088/2019, de 08 de abril de 2019 (Rec. 3602/2019).

⁶⁰ STSJ CAT 6071/2005, de 11 de mayo de 2005 (Rec. 3759/2004).

⁶¹ STSJ CL 912/2023, de 27 de marzo de 2023 (Rec. 944/2022).

⁶² STSJ AND 6126/2019, de 29 de mayo de 2019 (Rec. 2311/2018) y en el mismo sentido STSJ M 3739/2023, de 13 de abril de 2023 (Rec. 1115/2022).

Por lo tanto, se puede apreciar la existencia de dos vertientes jurisprudenciales, siendo una más permisiva con la otra, en cuanto se tiene en cuenta las costumbres y usos sociales. Siendo lo fundamental que el trayecto seguido no constituya riesgos mayores y que los motivos que justifican la modificación no sean ajenos al trabajo, a excepción de que se cumplan con unos criterios normales⁶³.

Como ya se dijo anteriormente, el concepto de domicilio en el accidente *in itinere* adquiere importante relevancia, debido a que la jurisprudencia lo identifica como el inicio o fin del trayecto protegido por el precepto analizado, pese a que en este no se contemple dicho término.

Por lo tanto, el domicilio del trabajador será entendido como la residencia habitual, pudiendo distinguirse entre días laborables y no laborables, además del domicilio legal, lo cual se traduce en términos generales al punto normal de llegada y partida de trabajo⁶⁴.

En este punto, es de importancia la jurisprudencia de la Sala Cuarta del TS, *“se precisa además que lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo, por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador en tanto no se rompa el nexo necesario con el trabajo. De esta forma, teniendo en cuenta la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales, la noción de domicilio se amplía para incluir lugares de residencia o, incluso, de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador”*⁶⁵. Todo ello teniendo que revestir de un carácter de habitualidad y normalidad.

No obstante, no se entiende como domicilio la residencia de la pareja en la cual se pernocta ocasionalmente⁶⁶, el domicilio de los padres situado en provincia distinta de la residencia habitual del trabajador⁶⁷, la casa de la abuela en las mismas condiciones que lo anterior⁶⁸.

Por lo tanto, además de existir diversa jurisprudencia al tratar de delimitar el punto

⁶³ STCT de 16/11/82 y de 30/5/84 encontrado en STSJ GAL 2088/2019, de 08 de abril de 2019 (Rec. 3602/2018).

⁶⁴ STS 5736/1997, de 29 de septiembre de 1997 (Rec. 2685/1997).

⁶⁵ STS 5736/1997, de 29 de septiembre de 1997 (Rec. 2685/1997).

⁶⁶ STS 5389/2005, de 20 de septiembre de 2005 (Rec.4031/2004).

⁶⁷ STS.150/2005, de 19 de enero de 2005 (Rec. 6543/2003).

⁶⁸ STS 7743/1997, de 17 de diciembre de 1997 (Rec. 923/1997).

final del recorrido, también se ha de tener en cuenta el momento en cual se entiende que la persona ha abandonado el domicilio, de tal manera que pueda ser protegido a través del accidente *in itinere*. Esta discusión se debe a la posibilidad de computar el trayecto bien desde que se accede a la vía pública o bien que se contabilice desde que el propio trabajador inicia el trayecto, es decir, sale de su domicilio.

La intención de protección de este tipo de accidente es que abarque dicha protección a todo el recorrido que este sigue y no exclusivamente a los que adolecen en la vía pública. Delimitando el concepto de domicilio como un espacio cerrado, exclusivo y excluyente, las partes que sean de uso común y que sea preciso a travesar para ir al trabajo no podrán ser consideradas como domicilio⁶⁹.

En conclusión, el concepto de domicilio conlleva notas de habitualidad junto con la necesidad de ser adaptado a la realidad social, ya que la salida o llegada del trabajador a este delimita el momento en el cual empieza a computar el trayecto de ir o volver del trabajo y por ende la posibilidad de que la lesión sufrida por el trabajador en dicho trayecto sea considerado y protegido como accidente de trabajo *in itinere*.

En último lugar, pero no menos importante, el propio art. 156.2 a) LGSS incluye en su redacción el lugar de trabajo, siendo la causa que justifica la necesidad del trabajador a la hora de realizar el trayecto para acudir a este centro de trabajo⁷⁰. Además de ser el concepto necesario para justificar el resto de los elementos propios de este tipo de accidentes.

Para la correcta definición de lo que se entiende por lugar de trabajo se ha de estar a lo dispuesto en el art. 1 ET, considera como lugar o “centro de trabajo la unidad productiva con organización específica, que, que sea dada de alta, como tal, ante la autoridad laboral”⁷¹, siendo así el punto de inicio o fin del trayecto y, por tanto, marcando el principio o final del accidente *in itinere*.

⁶⁹ STS 1509/2008, de 26 de febrero de 2008 (Rec. 1328/2007).

⁷⁰ La jurisprudencia de la Sala cuarta del TS, entre otras en la STS 5736/1997, de 29 de septiembre de 1997 “lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo”.

⁷¹ BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2015.

2.3.ELEMENTO CRONOLÓGICO

Para que el accidente acaecido en el trayecto continúe siendo protegido, es necesario que este concorra en un espacio temporal próximo a las horas de entrada o salida del trabajo, siempre que este sea inmediatamente anterior o posterior⁷². Todo ello teniendo en consideración “*la distancia a recorrer, el medio de locomoción utilizado y las circunstancias conexas*”⁷³. De tal manera, el trayecto no puede ser modificado por desvíos temporales o alteraciones anormales o fuera de lo común como consecuencia de una decisión de índole privada rompiendo así el nexo causal con el trayecto realizado a la entrada o salida del trabajo. Pero en el supuesto en donde las posibles alteraciones del tiempo se encuentren justificadas, se mantiene esta calificación puesto que no se entendería roto el nexo causal⁷⁴.

Así pues, la jurisprudencia de la Sala Cuarta del TS determina que para el caso concreto, en el cual tres trabajadores sufren un accidente de tráfico tras la salida del trabajo y a una distancia de unos 25 kilómetros del centro de trabajo, empleando para dicho trayecto un tiempo de más de una hora, en donde el exceso de tiempo empleado encuentra parte de su juridificación en una desviación que realizó el trabajador que conducía el vehículo para dejar a sus compañeros, respondiendo así con un comportamiento socialmente aceptado⁷⁵. Por todo ello la Sala cuarta del TS no ha considerado roto el nexo causal. Al igual que no se entiende roto el nexo causal cuando se produce una visita al hijo quien se encuentra hospitalizado en un centro que se encuentra en el recorrido⁷⁶; la parada realizada en un bar cuando esta no excede de treinta

⁷² KAHALE CARRILLO, D.T., “Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*”, ... , *op. cit.* pág. 152.

⁷³ PINTO SAMIENTO, Y., “El concepto de accidente de trabajo en el sistema español: desde los orígenes de la protección al sistema de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales”, *op. cit.* pág. 189.

⁷⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS/2014/1862)” *cit.* pág. 151.

⁷⁵ La jurisprudencia de Sala Cuarta del TS, en su ya citada STS 878/2017, de 14 de febrero de 2017, se ha de tener en cuenta la siguiente apreciación realizada por la Sala “el número de minutos sin justificar ha podido dedicarse a muy diversos menesteres, sin que ello comporte la ruptura del elemento cronológico [...]. El tiempo razonable de despedida con los compañeros [...], la eventualidad de que hubiera habido algún atasco menor, la imposibilidad de que el trabajador manifestara exactamente lo acaecido tras dejar al segundo de los pasajeros, la posibilidad de alguna gestión intermedia razonable (recargar combustible, acudir al servicio, realizar una mínima compra), son factores que inclinan a la solución flexibilizadora”.

⁷⁶ STS 1 de febrero de 1972 (RJ 438) visto en SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)”, *op.cit.* pág. 151.

minutos⁷⁷, ni la desviación para realizar la compra⁷⁸.

Con todo eso es necesario determinar que paradas son aquellas consideradas como optimas, es decir, aquellas que no rompen el nexo causal. El accidente no perderá su laboralidad cuando la causa que motivó la detención del trabajador en el trayecto habitual⁷⁹ o cuando no sobrepase los límites temporales considerados como normales. A pesar de esto, la jurisprudencia entiende que, con carácter general, se rompe este nexo causal cuando la detención del trabajador es superior a una hora, sin que esta se encuentre justificada.

En este sentido, la STS de 29 de septiembre de 1997 (RJ 2685/1996) dice que no se considera accidente *in itinere* el accidente sufrido a las dos de la madrugada por un trabajador que se trasladaba desde la residencia del fin de semana a la residencia de los días laborales, ya que se justifica en la imposibilidad de acudir al centro de trabajo en dicho horario debido a que la hora de entrada de este trabajador se efectuaría por la mañana. De igual modo, no tienen consideración de accidente *in itinere* por haberse producido una ruptura en el elemento cronológico aquellos retrasos que supongan un tiempo considerable y no se haya justificado la causa de dicho retraso⁸⁰, alargar en una hora una fiesta iniciada en el centro de trabajo pero trasladada con posterioridad a otro establecimiento⁸¹ o el abandono del puesto de trabajo sin autorización⁸².

2.4. ELEMENTO DE IDONEIDAD DEL MEDIO MEDIOS DE LOCOMOCIÓN

Teniendo en cuenta lo dicho hasta ahora, se puede deducir que la recorrido que ha de realizar el trabajador desde el domicilio hasta el centro de trabajo y viceversa ha de ser realizado a través de un medio idóneo, pudiendo recorrerse esta distancia bien a pie o bien a mediante un elemento de transporte el cual puede ser tanto público como privado,

⁷⁷ STS de 4 de noviembre de 1968, Rec. 1968/4712, visto en ARAGÓN CASTANEDO, P.H., "El accidente de trabajo *in itinere*", Universidad de Cantabria, 2018, pág. 26.

⁷⁸ STS 10 de abril de 1975 (Rec. 1436) visto en SÁNCHEZ PÉREZ, J., "El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)", ..., *op. cit.*, pág. 151.

⁷⁹ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: "El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)", ..., *op. cit.* pág. 151.

⁸⁰ STS 11 de noviembre de 1969, visto en SÁNCHEZ PÉREZ, J., "El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)", ..., *op. cit.* pág. 151.

⁸¹ STS de 15 de julio de 1986, RJ 1986/4523, visto en SÁNCHEZ PÉREZ, J.: "El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)", ..., *op. cit.*, pág. 151

⁸² STS 18 de octubre de 1917 (RJ 3983) visto en SÁNCHEZ PÉREZ, J., "El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)", ..., *op. cit.* pág. 151

siempre que no suponga un riesgo grave e inminente⁸³. Según indica CAVAS MARTINEZ⁸⁴ “*la exigencia de continuidad llevaría al absurdo de excluir la calificación laboral del siniestro en las situaciones de utilización esporádica de un desplazamiento menos peligroso que el habitual*”, ya que en todo caso se ha de estar a la realidad social que acontece.

Además, “*el medio de transporte no debe haber sido expresa y razonablemente prohibido por el empresario*”⁸⁵ y para el caso de que el propio empresario haya puesto a disposición de los trabajadores un medio de transporte colectivo, se permitirá el uso de vehículos particulares, salvo que existiera prohibición expresa⁸⁶.

Con todo ello, se podría entender incluido en el elemento geográfico puesto que él se considera el camino habitualmente seguido, pero al no incluir el medio ni la forma en el cual se realiza dicho trayecto corresponde formar un elemento diferenciador para proceder al análisis⁸⁷.

Dicho esto, la jurisprudencia del Tribunal Superior de Cataluña determina que el concepto de medio de transporte es un “*concepto evolutivo y no debemos petrificar medios mecánicos de transporte (“artefactos y máquinas”) a los que demos tal calificación, sino que por el contrario hemos de aplicar la máxima de adaptar la interpretación de las normas a la realidad social y el tiempo en que vivimos, ex artículo 3 del Código Civil, y en función de ello tomar la decisión pertinente [...]. Los hábitos sociales están cambiando, y también los valores que sustentan nuestra convivencia. Así está tomando valor entre determinados grupos sociales, que aun siendo minoritarios son significativamente importantes, el uso de elementos de transporte no contaminantes, como la bicicleta u otros elementos de transporte que podríamos definir como novedosos en tal uso, entre los cuales claramente incluimos los patines y el monopatín; y tal novedad es socialmente aceptada sin rechazo alguno, en la medida en que su uso no suponga molestias o riesgo para los demás viandantes. En tal sentido no vemos ningún obstáculo*”

⁸³KAHALE CARRILLO, D.T., “Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*”, ..., *op. cit.*, pág. 154.

⁸⁴CAVAS MARTINEZ, F., “El accidente de trabajo *in itinere*”, Madrid, Tecnos 1994 pág. 40.

⁸⁵ALONSO OLEA, M.: “Accidente de trabajo y accidente de tráfico” *Anales de la real academia de las ciencias morales y políticas* (2002) pág. 363.

⁸⁶SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS 2014/1862)”, ..., *op. cit.*, pág. 152.

⁸⁷Ver nota 82.

*para considerar idóneos los elementos descritos de cara al desplazamiento entre el centro de trabajo y el domicilio habitual*⁸⁸.

3. EXCLUSIONES

Se presume, salvo prueba en contrario, como accidentes de trabajo las lesiones que sufra un trabajador durante su jornada y lugar de trabajo. En contraposición, en caso de que no se pueda demostrar la existencia de dicho nexo causal que se ha de dar entre la producción del accidente o lesión y el ámbito laboral, no se podrá considerar como contingencia profesional.

Además de la ruptura del nexo causal, tampoco tendrán la consideración de accidente los que sean debidos a una fuerza mayor extraña al trabajo ni los que sean debidos a dolo o imprudencia temeraria del trabajador accidentado⁸⁹, es decir, aquellos en los cuales interviene el propio comportamiento del trabajador; sin olvidar, aquellos comportamientos dolosos o imprudentes de un tercero, siempre que guarde relación con el trabajo⁹⁰.

Como resultado, en aquellos casos en los que haya concurrido alguno de estos supuestos mencionados, se procederá a la calificación de accidente común y no accidente laboral.

3.1. FUERZA MAYOR EXTRAÑA AL TRABAJO

El propio art. 156.4 a) de la LGSS, establece que no tendrá consideración de accidente de trabajo los que sean debidos a una fuerza mayor, necesariamente ajena al trabajo que se debía realizar, lo cual se encuentra en conexión con el propio art. 1105 del CC, en donde se determina que es necesario que para que el trabajador, en este caso, responda sobre la causa de fuerza mayor, ha de estar contemplado en la propia norma. Por lo que de la unión de estos dos preceptos, se puede deducir que únicamente entrará en juego la fuerza mayor para aquellos casos en los que no se encuentre relación con el trabajo.

⁸⁸ STSJ CAT 6420/2014, de 12 de junio de 2014 (Rec. 618/2014).

⁸⁹ Art. 156.4 LGSS.

⁹⁰ Art. 156.5 LGSS.

Pese a ello, el sistema de SS proporciona cobertura para la mayoría de los accidentes que afectan a los trabajadores, por lo que apenas existen casos de exclusión derivados de la fuerza mayor⁹¹.

Adicionalmente, se encuentran excluidos en su totalidad de poder subsumirse en la calificación de fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos naturales de igual naturaleza⁹². Por lo que se puede entender como tal las catástrofes naturales que sean imprevisibles, situaciones de conflictos armados, epidemias o pandemias, determinadas medidas políticas.

Así pues, ha sido calificado como accidente de trabajo el sufrido por un trabajador alcanzado por un disparo proveniente de un terrorista, mientras este se encontraba en el ejercicio de sus deberes⁹³, o el accidente sufrido por una trabajadora que tras finalizar su jornada laboral y tras dirigirse al domicilio hace una parada para sacar dinero esta resultó ser atacada, calificando así el resultado como accidente *in itinere*⁹⁴.

3.2.DOLO DEL TRABAJADOR

Asimismo, tampoco tendrán consideración de accidente de trabajo los que sean debidos al propio trabajador y concurra dolo. Ahora bien, es esencial determinar a qué se refiere la jurisprudencia de la Sala de lo Social con este término, entendiéndolo como la “*realización del acto dañoso con ánimo intencional y deliberado*”⁹⁵, que a diferencia de lo que sucede en la jurisdicción penal, tiene un carácter menos rígido, severo y acepta una mayor flexibilidad.

Así pues, no tiene consideración de accidente de trabajo aquel sufrido por una extrabajadora, quien no acudió a ningún centro sanitario debido a un supuesto dolor de rodilla surgido en el momento en el cual seguía en vigencia el contrato de trabajo, sino que acudió transcurridos tres meses solicitando que fuera considerado como accidente de trabajo⁹⁶.

⁹¹ BALLESTER PASTOR, M.^a A., “Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas”, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 80.

⁹² Art. 156. 4 a) LGSS.

⁹³ STS 1149/2006, de 20 de febrero de 2006 (Rec. 4145/2004).

⁹⁴ STS 5124/2014, de 14 de octubre de 2014 (Rec. 1786/2013).

⁹⁵ STS 2532/2008, de 13 de marzo de 2008 (Rec. 4592/2006).

⁹⁶ STSJ M 6020/2023 de 12 de mayo de 2023 (Rec. 14/2023), en donde la jurisprudencia de la Sala Cuarta de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Madrid establece: “ no hay aquí hecho alguno denotativo

3.3. IMPRUDENCIA DEL TRABAJADOR

Tanto el apartado 4 y 5 del art. 156 LGSS hace referencia a la imprudencia del trabajador, distinguiendo así entre imprudencia temeraria, en cuyo caso no tendrá consideración de accidente de trabajo, mientras que en sentido contrario la imprudencia profesional sí procederá a calificarse como laboral el accidente derivado de la misma.

La finalidad de la diferencia de estos dos tipos de imprudencia se encuentra justificado en el objeto perseguido por la LGSS, tratando de defender al trabajador de todo aquello que no conlleve una connotación de imprudencia temeraria y suceda en el ámbito de la actuación profesional⁹⁷.

3.3.1. Imprudencia temeraria del trabajador

Ante todo se ha de tener en consideración la diferencia que existe entre la imprudencia temeraria en el ámbito penal y el social. En primer lugar los bienes jurídicos protegidos en cada uno de los órdenes son dispares, además de una mayor incisión por el orden penal. Y, en segundo lugar, en el ámbito penal se presta mayor atención a la sociedad y su protección, mientras que en el campo social trata de declinar la protección otorgada, originaria, al trabajador que cometa dicho tipo de imprudencia temeraria.

La imprudencia temeraria del trabajador es definida por la jurisprudencia de la Sala Cuarta del TS como *“una conducta en la que su autor asume riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas”*⁹⁸, teniendo que ser estos riesgos o peligros previsibles y despreciados por el trabajador, adoptando así una conducta temeraria.

Ahora bien, según la propia jurisprudencia determina que la evaluación de la concurrencia de los requisitos necesarios para el esclarecimiento de si efectivamente es o no imprudencia temeraria, dependerá del arbitrio de los jueces y de lo que haya sido o no

de la existencia de un accidente de trabajo cuando la actora todavía prestaba servicios para los empleadores demandados, por lo que en absoluto puede determinarse que la baja médica iniciada más de dos meses después de cesar en la empresa, pueda derivarse de un hecho no acreditado, correspondiendo la prueba del mismo a la trabajadora, no siendo de aplicación el precepto transcrito [art. 156. LGSS], por lo cual se desestima el recurso”.

⁹⁷ STS 2532/2008, de 13 de marzo de 2008 (Rec. 4592/2006).

⁹⁸ STS 3015/2023, de 04 de julio de 2023 (Rec. 3749/2020).

probado⁹⁹.

Así pues, se considera que concurre imprudencia temeraria en aquellos casos en los que el trabajador se encuentra en situación de embriaguez desempeñando el trabajo¹⁰⁰, en el mismo sentido, quien además de haber bebido ingiere medicamentos o narcóticos¹⁰¹, aquel trabajador que se dirigía al domicilio y sufre de un atropello por la irrupción de forma antirreglamentaria en la calzada, quien portaba grandes bulto y sin prendas de alta visibilidad¹⁰², siendo calificado en este último caso como accidente de tráfico. Por el contrario, carece de temeridad aquel comportamiento del conductor que únicamente justifique su temeridad por infringir las normas de tráfico¹⁰³, obteniendo como resultado la calificación de accidente de trabajo, el accidente sufrido por un trabajador al ir al centro de trabajo y este colisiona así con un camión¹⁰⁴ o el sufrido por un trabajador que tras la vuelta al domicilio infringe una señal de STOP sufriendo un accidente de tráfico desencadenado en la muerte del mismo¹⁰⁵, de tal modo en estos casos se califican como accidente laboral, concretamente accidente *in itinere*.

3.3.2. Imprudencia profesional del trabajador

La imprudencia profesional del trabajador, también denominada imprudencia simple, no excluye la nota de laboralidad al accidente sufrido por el trabajador, lo cual se justifica en que dicha imprudencia es "*consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y derivada de la confianza que éste inspira*", es decir, "*aquella conducta del trabajador en que excediéndose del comportamiento normal de una persona, se corra un riesgo innecesario que ponga en peligro la vida o los bienes, conscientemente*"¹⁰⁶.

Por tanto, parece imposible que el supuesto protegido por el accidente *in itinere* pueda

⁹⁹ STS 2275/1999, de 31 de marzo de 1999 (Rec. 2997/1998), donde recopila reiterada jurisprudencia de la Sala Cuarta del TS, concretamente "la imprudencia se configura en relación con las circunstancias de hecho que se dan en cada supuesto litigioso, y esas circunstancias concurrentes son de apreciación inicial del juzgador en cada caso concreto, para determinar si existe o no la causa de exclusión de la presunción de laboralidad".

¹⁰⁰ STS 2275/1999, de 31 de marzo de 1999 (Rec. 2997/1998).

¹⁰¹ ATS 9494/2020, de 29 de septiembre de 2020 (Rec. 4340/2019).

¹⁰² STS 3015/2023, de 04 de julio de 2023, y en el mismo sentido STS 1852/2008, de 22 de enero de 2008 (Rec. 4756/2006).

¹⁰³ STS 1852/2008, de 22 de enero de 2008 (Rec. 4756/2006): "la simple infracción de las normas reguladoras del tráfico no implica, por sí sola, la aparición de una conducta imprudente calificada de temeraria".

¹⁰⁴ ATS 17174/2022, de 22 de noviembre de 2022, (Rec. 4482/2021).

¹⁰⁵ STSJ MU 197/2001, de 29 de enero de 2001 (Rec. 1390/1999).

¹⁰⁶ STS 3015/2023, de 04 de julio de 2023 (Rec. 3749/2020).

operar dicha imprudencia, ya que el trayecto no forma parte de las obligaciones directas derivadas de la relación laboral. Dicho esto y teniendo en cuenta la finalidad protectora del accidente *in itinere*, la doctrina del TS admite la producción de accidentes *in itinere* derivada de la imprudencia profesional, pero siendo denominada “extraprofesional”¹⁰⁷. Así sucede en el supuesto de un trabajador que en el ejercicio de sus deberes sufre un accidente tras no llevar el cinturón de seguridad mientras se trasladaba hasta el domicilio de uno de sus clientes ¹⁰⁸.

3.4.CULPABILIDAD DE UN TERCERO

Del precepto 156.5 de la LGSS, se desprende la posibilidad de protección al trabajador en aquellos accidentes sufridos debido a “*la concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo*”. Por lo que tras el análisis del artículo se puede deducir que aquellas actuaciones que provoquen dicho accidente deberán tener relación con el trabajo, para que de tal manera pueda ser calificado como accidente laboral¹⁰⁹.

Ello tiene su reflejo en el supuesto de homicidio llevado a cabo por un trabajador hacia otro, teniendo como móvil resentimientos personales ajenos a la relación laboral, que pese a haber sucedido en tiempo y lugar de trabajo¹¹⁰, no fue calificado como accidente laboral debido a que no concurre lo exigido en último lugar por el propio precepto citado anteriormente. Así pues, tampoco tiene consideración de accidente *in itinere* el sufrido por el trabajador que inicia su trayecto para ir al centro de trabajo cuando fue alcanzado por un disparo proveniente de un tercero, cuyas motivaciones eran personales y no profesionales¹¹¹ o como sucedió con la muerte de un trabajador que finalizaba el trayecto de vuelta al domicilio tras la salida del trabajo y fue abatido por el llamado “asesino de la baraja”, cuyo móvil no tenía relación con el trabajo¹¹².

¹⁰⁷ MONTOYA MELGAR, A., “La desobediencia del trabajador en los accidente *in itinere*”, *Revista de Política Social*, núm. 60, 1963, pág. 134.

¹⁰⁸ STSJ ICAN 1145/2008, de 12 de febrero de 2008 (Rec. 842/2007).

¹⁰⁹ STS 1149/2006, de 20 de febrero de 2006 (Rec. 4145/2004), en donde resuelve el recurso de casación para la unificación de doctrina declara, en relación con el último requisito exigido por el precepto 156.5 b) de la LGSS que su interpretación ha de ser “a contrario sensu, llevaría a la conclusión de cuando la agresión externa no guarda relación con el trabajo, su resultado no puede calificarse de accidente laboral, sin duda extensiva de un mandato legal que, por su naturaleza de excepción a la regla, ha de ser objeto de una interpretación estricta y acorde con la naturaleza de la institución”.

¹¹⁰ STS, de 20 de junio de 2002 (Rec. 2297/2001).

¹¹¹ STS, de 20 de junio de 2002 (Rec. 2297/2001).

¹¹² STS 1149/2006, de 20 de febrero de 2006 (Rec. 4145/2004).

Así pues, se excluye de la connotación de laboralidad aquellos accidentes sufridos por los trabajadores, siempre que, a pesar de la actuación dolosa de un tercero, no tenga relación con el trabajo¹¹³.

Ahora bien, el problema surge en relación con los accidentes relacionados con el tráfico, pues bien en el caso de que el culpable del accidente sea un tercero no llevará connotaciones de laboralidad y únicamente será calificado como accidente de tráfico, ya que evidentemente no mediará causa alguna relacionada con el trabajo. Mientras que en sentido contrario, si el culpable de dicho accidente fuera el propio trabajador, en dicho caso supondría la calificación de accidente *in itinere* y por ende laboral, debido a que la imprudencia deriva de la infracción de las normas de tráfico y esta no desvirtúa la posibilidad de que sea calificado como laboral¹¹⁴.

4. EL ACCIDENTE *IN ITINERE* Y EL ACCIDENTE EN MISIÓN

Es de especial relevancia destacar la figura del accidente *in mision* o en misión, pues esta figura de creación también jurisprudencial, definida como el accidente sufrido por el trabajador durante el un desplazamiento llevado a cabo en el desempeño de sus funciones¹¹⁵.

Así pues, se pueden apreciar dos elementos comunes entre el accidente *in itinere* y el accidente en misión siendo estos el desplazamiento realizado por el trabajador. En relación con el accidente *in itinere* dicho desplazamiento se encuentra justificado por la necesidad de trasladarse desde el domicilio hasta el lugar de trabajo y viceversa, mientras que en el caso del accidente en misión el desplazamiento se encuentra justificado por una exigencia u obligación empresarial, por lo que forma parte de las obligaciones laborales, encuadrándose así en un accidente laboral propio. De tal modo que el accidente en misión

¹¹³ 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, 2005, pág. 10.

¹¹⁴ BALLESTER PASTOR, M., “Significado Actual del Accidente de trabajo *in itinere*: Paradojas y Perspectivas”, ..., *op. cit.* pág. 82.

¹¹⁵ STS 1797/2014, de 24 de febrero de 2014, (Rec. 145/2013) en la cual se define el accidente en misión, entendiéndolo como: “El accidente "en misión" ha sido una figura de loable creación jurisprudencial como una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que partiéndose de que se producía un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa, a través de dicha figura se ampliaba la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado, en consideración a la prestación de sus servicios, aparecía sometido a las decisiones de la empresa...”.

se entenderá como accidente de trabajo ya que abarca a las lesiones que sufra el trabajador en el tiempo y lugar de trabajo ¹¹⁶, de tal modo opera la presunción *iuris tantum*¹¹⁷. Si bien a todo lo anterior se ha de añadir la necesidad de que suceda en el tiempo de trabajo, puesto que de no ser así no serán considerados como accidentes de trabajo¹¹⁸.

Con todo ello, se puede deducir que el accidente *in mision* se compone de dos elementos, el primero de ellos, el desplazamiento realizado por el trabajador para cumplir con la tarea; y el segundo, la realización de una tarea ordenada por el empresario, pudiendo esta corresponder a sus actividades habituales o no. Por lo que no se considerarán como accidentes *in mision* aquellos que sufran los trabajadores como consecuencia de un desplazamiento y no guarden relación con el trabajo. Todo ello se encuentra justificado en la jurisprudencia del TS de la Sala Cuarta en donde especifica “que el deber de seguridad, que es una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarca todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios, destacándose que el lugar de trabajo a estos efectos es todo lugar en que se está por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el lugar de trabajo habitual”¹¹⁹.

Sin embargo, los Tribunales han delimitado el alcance de este accidente y, por ende, de la presunción de laboralidad. Así los tribunales han considerado como accidente laboral *in mision* un accidente cardiovascular que le causaron la muerte al trabajador cuando este se encontraba desplazado a otra localidad para el desempeño de sus labores¹²⁰. En contraposición, no tuvo la consideración de accidente en misión el infarto sufrido por el trabajador cuando se encontraba en el hotel descansando y sin constar ninguna relación entre el trabajo realizado y la lesión cardíaca padecida¹²¹. En el mismo sentido se encuentra aquel trabajador en misión que el día anterior se encontraba en su puesto de trabajo y en horario laboral comenzó a padecer síntomas propios de un infarto de miocardio, en donde se desestima la posibilidad de ser accidente *in mision* debido a que faltó comunicación por parte del trabajador a la empresa, además contaba con un historial médico previo de patologías cardíacas rechazando, así la correspondiente medicación y al ingresar al hospital al día de sufrir los primeros síntomas, manifestó que

¹¹⁶ Artículo 156. 3 LGSS.

¹¹⁷ ATS 5324/2020, de 2 de julio de 2020, (Rec. 2160/2019).

¹¹⁸ PÉREZ MADRID, J.E., “El accidente en misión” *Revista de derecho de la Seguridad social Laborum*, núm. 6, 1º Trimestre 2016, pág. 102

¹¹⁹ STS 1797/2014, de 24 de febrero de 2014, (Rec. 145/2013).

¹²⁰ STS 1797/2014, de 24 de febrero de 2014, (Rec. 145/2013).

¹²¹ STS 813/2017, de 07 de febrero de 2017 (Rec. 536/2015).

ya había padecido de esos síntomas y no habían sido impedimento para el desempeño de sus labores¹²².

Con todo ello, no todos los accidentes que ocurren durante el tiempo destinado para la misión se encuentran directamente relacionados con los objetivos de esta. Por lo que adquiere especialmente relevancia la actividad que se estaba realizando, puesto que si se trata de una actividad relacionada con el cometido laboral se encuadrará dentro de la figura de accidente en misión, mientras que si es ajena a la misión o forma parte del tiempo de ocio del trabajador, carecerá de laboralidad y, por ende, de ser calificada como accidente en misión. Pese a ello,

no todo aquel accidente que tenga lugar durante la misión ha de estar directamente relacionado con el trabajo, debido establecer distinción en que no todo el tiempo empleado en la misión está destinado a la prestación de servicios, sino que se distinguen tiempos de descanso o actividades privadas. En estos últimos supuestos será necesaria que se pruebe la ocasionalidad, es decir, que el accidente ha sido ocasionado por las actividades directamente relacionadas con el trabajo y no con las actividades privadas o personales del trabajador¹²³.

¹²² STS 508/2021, de 10 de febrero de 2021 (Rec. 3772/2018).

¹²³ STS 4787/2013, de 16 de septiembre de 2013 (Rec. 2965/2012).

CONCLUSIONES

El estudio del accidente *in itinere* realizado en este trabajo permite dar constancia de una serie de reflexiones finales.

Tras el análisis de las diversas lecturas descritas en la metodología, se puede afirmar que no existe una definición universal del accidente *in itinere*, ni en el marco internacional ni en el nacional.

PRIMERA:

Esta figura surge como parte del deseo de ampliar la cobertura de la protección social, otorgando carácter laboral a un tipo concreto de contingencias, que desde un punto de vista estricto, carecía de dicha connotación.

Centrando la atención en plano nacional, la principal regulación de este accidente se encuentra en el precepto 156.2 apartado a) de la LGSS, siendo insuficiente para entender este concepto tan complejo,

Sin embargo, a lo largo de los años, los tribunales españoles han determinado qué casos caben considerarse con accidente *in itinere*, siempre respetando la realidad social del tiempo en que ocurre dicho supuesto. Ya que el desarrollo tecnológico que se está viviendo afecta a la sociedad y a la forma en la que esta se relaciona, afectando también al ámbito laboral.

SEGUNDA:

El accidente *in itinere* al tratarse de un accidente laboral, ha de cumplir con los elementos propios de estos últimos, es decir, se ha de cumplir con el elemento subjetivo, objetivo y el nexo causal.

Centrando la atención en el propio accidente *in itinere* el elemento subjetivo hace referencia principalmente a los trabajadores por cuenta ajena, pero a partir del año 2017 se entiende también protegido el trabajador por cuenta propia con unos requisitos más estrictos. En relación con el elemento objetivo, el propio sentido del accidente *in itinere* destruye la presunción *iuris tantum* característica de los accidentes laborales, además se ha de tener en consideración que a este tipo de accidentes únicamente se refiere a las

lesiones entendidas en sentido estricto.

Y, por último, la necesidad imperante de cumplir todos y cada uno de los elementos que conforman este accidente, ya que el incumplimiento de tan solo uno de ellos se traduce en la ruptura del nexo causal y, por ende, la imposibilidad de ser calificado como accidente de trabajo.

TERCERO:

Ahora bien, se califica como accidente de trabajo siempre que concurren los elementos teleológico (qué motivó el desplazamiento), geográfico (trayecto habitual que sigue el trabajador desde su domicilio hasta el trabajo y viceversa), cronológico (tiempo que se tarda en recorrer dicho trayecto) e idoneidad del medio (medio de transporte adecuado para recorrer dicho trayecto), con la exigencia de que sea lo realizado con habitualidad.

Pero en el caso de existir dudas, se ha de estar al caso concreto, ya que puede haber existido una pequeña interrupción en el transcurso de este elemento, y teniendo en cuenta la postura flexible de la jurisprudencia puede subsumirse en esta figura. Ello se encuentra justificado en la opinión jurisprudencial que afecta a aquellos comportamientos que responden a patrones normales o comunes, lo cual puede desembocar en dicha interrupción.

CUARTO:

A pesar de que el accidente *in itinere* se encuentre recogido en la legislación, los requisitos para cumplirlo son de creación doctrinal y jurisprudencial, por lo que no se trata de un concepto rígido sino que es más flexible, ya que para llegar a una conclusión se ha de estar al caso concreto y a las pruebas planteadas por las partes.

QUINTO:

Existen determinados supuestos en los que no puede calificarse como accidente de trabajo *in itinere*, siendo estos los ocurrido por fuerza mayor extraña al trabajador, dolo, imprudencia temeraria o profesional y culpabilidad de un tercero.

No obstante, en los accidentes acaecidos por fuerza mayor se deberá estar a si el

hecho es totalmente ajeno o no a la empresa. Ya que en caso de no existir relación directa con la actividad de la empresa, esta no se podría prever ni, por ende, evitar, aunque se hayan tomado todas las diligencias requeridas. Por lo que se puede determinar, que en caso de que el supuesto fuera totalmente independiente a la empresa no sería considerado como accidente laboral. Al igual ocurre en el supuesto de culpabilidad de tercero, siendo requisito necesario que el tercero productor de la lesión tenga una relación de carácter laboral o empresarial con quien la padece, ya que en caso contrario carecería de la connotación de laboralidad.

Por último, en relación con el dolo e imprudencia temeraria, se puede concluir que no serán protegidos bajo la calificación de laboralidad debido a que la producción del daño proviene de acciones graves llevadas a cabo libremente por el propio trabajador. Ahora bien, la imprudencia puede ser profesional, es decir, aquella que proviene de la confianza del trabajador en el desarrollo de sus funciones, por lo que respecto al accidente *in itinere* no procedería ya que en el trayecto en el cual se produce el accidente no se efectúa ningún tipo de labor profesional.

SEXTO:

Desde una perspectiva personal, a pesar de la existencia de opiniones contrarias a mantener este tipo de accidentes alejadas de una protección laboral, debido a que no guarda relación directa con el trabajo y el propio empresario de forma que este no es capaz de tomar decisiones en materia de prevención de riesgos. Pese a ello, el trayecto habitual protegido por el accidente *in itinere*, se considera una acción necesaria para poder prestar las obligaciones laborales.

Por lo que el principal problema respecto a la regulación de este accidente se justifica en la escasa regulación de este accidente en el propio precepto 156.2 a) LGSS, considerando necesaria una regulación más extensa, en la cual se determinen de una manera clara aquellos elementos que conforman el accidente *in itinere*, pero realzando la importancia de descartar aquellos supuestos que carecen de esta protección. Esto se justifica en la disparidad de sentencias respecto al mismo supuesto de hecho. Además, sería imprescindible incluir la necesidad de adaptación social, ya que la regulación creada en un momento concreto podrá quedar desactualizada en un futuro debido a los cambios tanto sociales como tecnológicos que se están viviendo desde la actualidad.

Todo ello queda reflejado en el propio concepto de domicilio, ya que en un primer momento en exclusiva se tenía en consideración el domicilio habitual, pero que debido a las exigencias de la sociedad se ha comenzado a distinguir entre residencia habitual o de fin de semana, entre otros.

Pese a ello, recalco la dificultad de concertar toda la doctrina jurisprudencial referida a este tipo de accidente en una misma norma, siempre que se pretenda obtener todo lo explicado hasta ahora. Por lo que a pesar de existir una necesidad de unificar los elementos propios de este accidente *in itinere*, la realización de la misma supondría más inconvenientes que ventajas debido a la extensa doctrina jurisprudencial existente hasta el momento, unido a la necesidad de que estos elementos se adecuen a la realidad social. Cuando todos estos problemas son los solventados por los Tribunales encargados de enjuiciar el caso.

SÉPTIMA:

A pesar de que el accidente en misión también se trate de un concepto creado por la doctrina jurisprudencial, se encuentra claramente diferenciado del accidente *in itinere*, puesto que el primero de ellos se encuentra ejerciendo sus deberes laborales, mientras que en el accidente *in itinere* acontece fuera del tiempo de la jornada laboral.

A demás, al igual que ocurre en el accidente *in itinere*, el accidente en misión ha de cumplir con unos requisitos, referidos estos al tiempo. Es decir, en la misión efectuada por el trabajador se distingue entre tiempo de trabajo y tiempo de descanso, quedando estos últimos fuera de la protección del accidente de trabajo en misión. De tal modo quedan sin protección laboral aquellos accidentes sufridos en el tiempo de descanso, siempre que no se pruebe la existencia de una conexión con el trabajo.

Por lo que el principal problema a destacar del accidente en misión es la falta de claridad en la determinación tanto del tiempo de trabajo como tiempo de descanso.

OCTAVA:

Teniendo en cuenta la realidad social del momento, considero necesaria la determinación de unos criterios uniformes en todos los países de la UE, debido a la globalización del mercado laboral y con ello nuevos riesgos.

BIBLIOGRAFÍA

ALMANZOR ELHADAD, F.I., MARTÍN GALÁN, A.M., “Accidente de trabajo *in itinere*: potenciar su investigación como propuesta preventiva”, *Revista Científica Hygia de enfermería*, núm. 83, 2013, págs. 5- 10.

ALONSO OLEA, M., TORTUERO PLAZA, J.L., “Instituciones de la seguridad social”, 18ª ed, Madrid (Civitas), 2002.

ARAGÓN CASTANEDO, P.H., “El accidente de trabajo *in itinere*”, Universidad de Cantabria, 2018,
(<https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/15526/ARAGONCASTANEDOPABLOHILARIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>)

ARCE GONZÁLEZ, M., “El infarto como accidente de trabajo, evolución y análisis jurisprudencial” Universidad del País Vasco, 2022,
(https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/58183/TFG_Arce_Gonzalez_Maria.pdf?sequence=1)

BALLESTER PASTOR, M.^a A.: “Significado actual del accidente de trabajo *in itinere*: paradojas y perspectivas”, Albacete (Bomarzo) 2007.

BLASCO LAHOZ, J.F. y LÓPEZ GANDÍA, J., “Curso de Seguridad social”, 13ªed, Valencia (Tirant lo blanch), 2021.

CAVAS MARTINEZ, F., “El accidente de trabajo *in itinere*”, Madrid, (Tecnos) 1994.

CASTELLANO SUÁREZ, M.A., “El accidente laboral “en misión””, *Revista de ciencias jurídicas*, núm. 3, 1998, págs. 388- 396.

GUILLÉN SANZ, E., “Comentario a la Sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo de 17 de abril de 2018 en unificación de doctrina sobre accidentes *in itinere* gestiones personales y ruptura del nexo causal”, *Blog de la Mutua Universal sobre legislación*, 2018,
(<https://www.mutuauniversal.net/gl/actualidad/articulos-y-publicaciones/publicacion/Comentario-a-la-Sentencia-de-la-Sala-Cuarta-del-Tribunal-Supremo-de-17-de-abril-de-2018-en-unificacion-de-doctrina-sobre-accidentes-in->

[itinere-gestiones-personales-y-ruptura-del-nexo-causal/\)](#)

IBAÑEZ MUÑOZ, J.I., “El accidente *in itinere*, requisitos y jurisprudencia”, *Economist & Jurist*, vol. 23, núm. 194, 2015, págs. 36-24.

KAHALE CARRILLO, D.T., “Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*”, *Revista universitaria de ciencias del Trabajo*, núm. 8, 2007, págs. 143-157.

KAHALE CARRILLO, D.T., “Los requisitos configuradores del accidente de trabajo *in itinere*” *Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF*, núm. 278, 2006, págs. 143-152.

LOSILLA RAYO, J.C., “El accidente *in itinere*, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión”, *Revista de Energía y Minas*, núm. 14, 2014 pág. 23-28.
(<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5080415>)

MARTÍN, E., “TS, unificación de doctrina: es accidente *in itinere* el sufrido tras volver del trabajo aunque se realice una interrupción para hacer unas compras” *Blog Sincro, sobre asesoría fiscal, laboral y contable*, 2023.

(<https://sincrogo.com/blog/tribunales/ts-en-unificacion-de-doctrina-es-accidente-in-itinere-el-sufrido-tras-volver-del-trabajo-aunque-se-realice-una-interrupcion-para-hacer-unas-compras/>).

MENÉNDEZ, M.^a P., “Acción protectora y prestaciones de la Seguridad Social: Caracterización general. Material docente de Paz Menéndez” [en línea] [Consultado el 9 de mayo de 2023]. [uniovi.campus virtual].

MONTOYA MELGAR, A., “La desobediencia del trabajador en los accidente *in itinere*”, *Revista de Política Social*, núm. 60, 1963, págs. 127- 138.

PERÁN QUESADA, S., “*El marco constitucional del sistema de Seguridad Social en España*” 1ªed. Red Iberpamericana de Investigación en la Seguridad Social, 2022,
(<https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/25596/EL%20MARCO%20CONSTITUCIONAL%20DEL%20SISTEMA%20DE%20SEGURIDAD%20SOCIAL%20EN%20ESPAN%CC%83A.pdf?sequence=4&isAllowed=y>),

PÉREZ MADRID, J.E., “El accidente en misión” *Revista de derecho de la Seguridad social Laborum*, núm. 6 1º Trimestre 2016, págs. 95-108.

PINTO SARMIENTO, Y., “El concepto de accidente de trabajo en el sistema español: desde los orígenes de la protección al sistema de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales”, Valencia, (Tirant lo blanch) 2019.

SÁNCHEZ PEREZ, J. “La configuración jurídica del accidente de trabajo”, Ediciones Laborum 1ª ed. Murcia, 2011.

SÁNCHEZ PÉREZ, J. “El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS/2014/1862)” *Revista de Derecho de la Seguridad Social. Laborum*, núm 2 1º trimestre 2015, págs. 145-158.

SÁNCHEZ SUÁREZ, A., “Análisis jurídico y enfoque preventivo del accidente de trabajo *in itinere*”, Universidad de León, 2016, (<https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/11522/S%C3%A1nchez%20Su%C3%A1rez%2C%20Adri%C3%A1n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>)

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, 2005, págs. 5-51.

SEMPERE NAVARRO, A. V., “El accidente *in itinere* como contingencia laboral para las clases pasivas”, *Revista de Jurisprudencia Laboral*, núm 6, 2021 (https://www.boe.es/biblioteca_juridica/anuarios_derecho/articulo.php?id=ANU-L-2021-00000001309#footnote-marker-12-1)

VICENTE HERRERO, M.T, TORRES ALBERICH, I., CAPDEVILA GARCÍA,L., RAMÍREZ IÑIGUE DE LA TORRE, M.V., TERRADILLOS GARCÍA, M.J., MUÑOZ RUIPÉREZ,C. y LÓPEZ GONZÁLEZ,A.A., “El accidente de trabajo en misión: legislación jurisprudencia española” *Revista CES Derecho*, vol. 6 núm. 1 Jan/June 2015, págs. 18- 30.

VICENTE PALACIO, A., “Cambios sociales y cambios jurídicos. Un nuevo ejemplo: el accidente *in itinere* vs. el accidente en misión” *Revista de Derecho de la Seguridad Social Laborum*, núm 1 4º Trimestre 2014, págs. 139-152.

ANEXO: JURISPRUDENCIA CITADA

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO

STS 8003/1992, de 27 de octubre de 1992 (Rec. 1901/1991).

STS 5736/1997, de 29 de septiembre de 1997 (Rec. 2685/1997).

STS 7743/1997, 17 de diciembre de 1997 (Rec. 923/1997).

STS 2275/1999, de 31 de marzo de 1999 (Rec. 2997/1998).

STS, de 20 de junio de 2002 (Rec. 2297/2001).

STS 150/2005, de 19 de enero de 2005 (Rec. 6543/2003).

STS 5389/2005, de 20 de septiembre de 2005 (Rec.4031/2004)

STS 1149/2006, de 20 de febrero de 2006 (Rec. 4145/2004)

STS 2724/2007, de 29 de marzo de 2007 (Rec. 210/2006).

STS 8238/2009, de 10 de diciembre de 2009 (Rec. 3816/2008).

STS 3802/2010, de 24 de junio de 2010 (Rec. 3542/2009).

STS 220/2011, de 10 de enero de 2011 (Rec. 3558/2009).

STS 4787/2013, de 16 de septiembre de 2013 (Rec. 2965/2012).

STS 1797/2014, de 24 de febrero de 2014, (Rec. 145/2013).

STS 5124/2014, de 14 de octubre de 2014 (Rec. 1786/2013).

STS 813/2017, de 07 de febrero de 2017 (Rec. 536/2015).

STS 878/2019, de 14 de febrero de 2017 (Rec. 838/2015).

STS 200/2018, de 22 de febrero de 2018 (Rec. 1647/2016).

STS 508/2021, de 10 de febrero de 2021 (Rec. 3772/2018).

STS 537/2022, de 10 de febrero de 2022 (Rec. 170/2020).

STS 3457/2022, de 07 de septiembre de 2022 (Rec. 047/2019).

STS 3015/2023, de 04 de julio de 2023 (Rec. 3749/2020).

AUTOS DEL TRIBUNAL SUPREMO

ATS 5324/2020, de 3 de julio de 2020, (Rec. 2160/2019).

ATS 9494/2020, de 29 de septiembre de 2020, (Rec: 4340/2019).

ATS 17174/2022, de 22 de noviembre de 2022, (Rec. 4482/2021).

SENTENCIAS DE TRIBUNALES SUPERIORES DE JUSTICIA

STSJ MU 197/2001, de 29 de enero de 2001 (Rec. 1390/1999).

STSJ CAT 6071/2005, de 11 de mayo de 2005 (Rec. 3759/2004).

STSJ M 9105/2006, de 09 de enero de 2006 (Rec. 4587/2005).

STSJ ICAN 1145/2008, de 12 de febrero de 2008 (Rec. 842/2007).

STSJ GAL 2716/2012, de 26 de marzo de 2012 (Rec. 3883/2012).

STSJ CAT 6420/2014, de 12 de junio de 2014 (Rec. 618/2014).

STSJ CANT 107/2019, de 01 de marzo de 2019 (Rec. 56/2019).

STSJ GAL 2088/2019, de 08 de abril de 2019 (Rec. 3602/2019).

STSJ AND 6126/2019, de 29 de mayo de 2019 (Rec. 2311/2018).

STSJ M 3914/2022, de 21 de marzo de 2022 (Rec. 847/2021).

STSJ M 1074/2023, de 13 de enero de 2023 (Rec. 728/2022).

STSJ CL 912/2023, de 27 de marzo de 2023 (Rec. 944/2022).

STSJ M 3739/2023, de 13 de abril de 2023 (Rec. 1115/2022).

STSJ GAL 2454/2023, de 02 de mayo de 2023 (Rec. 2746/2022).

STSJ M 6020/2023 de 12 de mayo de 2023 (Rec. 14/2023).