

Grado Universitario en Relaciones Laborales y Recursos  
Humanos  
Facultad de Ciencias del Trabajo  
Universidad de León  
Curso 2016 / 2017

ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DEL ACCIDENTE *IN*  
*ITINERE* (JURISPRUDENTIAL ANALYSIS OF *IN*  
*ITINERE* WORK ACCIDENT)

Realizado por el alumno D<sup>a</sup> CLAUDIA DÍAZ MATÉ

Tutorizado por el Profesor D<sup>a</sup> SUSANA RODRÍGUEZ ESCANCIANO

## ÍNDICE

- 1. RESUMEN Y ABSTRACT (4)**
- 2. OBJETIVO PERSEGUIDO (5)**
- 3. METODOLOGÍA (5)**
- 4. APROXIMACIÓN AL ACCIDENTE DE TRABAJO Y SUS ELEMENTOS CONFIGURADORES (6)**
  - 4.1 Elemento subjetivo (7)
  - 4.2 Elemento objetivo (8)
  - 4.3 Nexo causal (9)
  - 4.4 Presunción de laboralidad (11)
- 5. ACCIDENTE IN ITINERE (13)**
  - 5.1 Concepto y desarrollo (13)
  - 5.2 Significado actual (15)
- 6. REQUISITOS CONFIGURADORES DEL ACCIDENTE IN ITINERE (17)**
  - 6.1 Teleológico (18)
  - 6.2 Cronológico (21)
  - 6.3 Geográfico (23)
  - 6.4 Mecánico (25)
- 7. LA NO PRESUNCIÓN DE LABORALIDAD, ESPECIAL REFERENCIA AL INFARTO DE MIOCARDIO (28)**
- 8. EXCLUSIONES (32)**
  - 8.1 fuerza mayor, conducta temeraria o dolo e imprudencia profesional (32)
  - 8.2 accidentes de tráfico (35)
    - 8.2.1 exceso de velocidad (37)
    - 8.2.2 consumo de alcohol (38)
  - 8.3 agresión por un tercero (40)
- 9. ESPECIAL REFERENCIA AL TRABAJADOR AUTÓNOMO (43)**
- 10. CONCLUSIONES (46)**
- 11. BIBLIOGRAFÍA (49)**

## 1. RESUMEN Y ABSTRACT

En el presente trabajo trataremos de estudiar desde el punto de vista jurídico la figura del accidente *in itinere*, desde su nacimiento, pasando por su evolución ligada muy estrechamente al accidente de trabajo, hasta la connotación que tiene en nuestros días prestando atención a los diferentes pronunciamientos judiciales más relevantes existentes sobre la materia.

Para realizar este estudio se analizan los elementos que configuran el accidente de trabajo, los cuales se tienen que dar también en el accidente *in itinere*. Posteriormente, se profundizará en el accidente *in itinere* tratando los primeros pronunciamientos que le dan nombre así como sus peculiares rasgos característicos, pergeñando la evolución *in itinere* en aras de la flexibilización del concepto.

Seguidamente se estudian las exclusiones que se dan en el accidente *in itinere* cuando concurre fuerza mayor, dolo e imprudencia temeraria o profesional. Observando en concreto las agresiones producidas por terceros y los accidentes de tráfico, sin dejar de profundizar en los producidos por exceso de velocidad y por consumo de alcohol.

Por último, se hace una alusión a las especialidades de los trabajadores autónomos y trabajadores autónomos dependientes, estudiando sus peculiaridades en cuanto a la protección del accidente *in itinere*, ya que no se rigen por el régimen general de la seguridad social.

### ABSTRACT

The following project studies from the legal point of view the figure of the accident *in itinere*. From its birth, through its evolution closely linked to the work accident, to the connotation that has in our days paying attention to the different relevant judicial pronouncements on the matter.

The project starts studying the elements that constitute the work accident, the same ones that must exist in the accident *in itinere*. It follows by focusing in the accident *in itinere* itself by analyzing the first cases which gives its name as well as its peculiar configurational elements, always taking into account the pronouncements made by the Law.

It continues explaining exceptions that are given in the accident *in itinere* when fraud, deliberate error or gross negligence. Investigating the aggressions produced by third parties and traffic accidents, furthering those produced by excess of speed and alcohol consumption.

To finish, there is a research of the self-employed workers, studying their peculiarities regarding the protection of the accident *in itinere*, since they are not covered by the Government.

## **2. OBJETIVO PERSEGUIDO**

El objetivo de este trabajo es definir y valorar el accidente *in itinere* en el ordenamiento español, teniendo en cuenta la interpretación que del tenor legal han realizado los órganos judiciales, tratando de alcanzar un concepto capaz de terminar con la inseguridad jurídica existente en la actualidad.

Para ello se analiza la actual Ley General de Seguridad Social, los pronunciamientos de los Tribunales, haciendo un mayor análisis de las sentencias más relevantes, los elementos que lo configuran, así como las exclusiones que se dan en este tipo de accidente. Por último, se trata de analizar también la protección que está configurada para los trabajadores autónomos y los autónomos económicamente dependientes.

## **3. METODOLOGÍA**

Este trabajo se realiza a través de una metodología propia de análisis jurídico, teniendo en cuenta el tenor legal y los diferentes pronunciamientos vertidos por parte del Tribunal Supremo y por los Tribunales Superiores de Justicia, para comprobar si estos siguen una misma línea tendencial que pueda permitir la creación de un concepto único de accidente *in itinere* o por el contrario cada Tribunal adoptan posturas diferentes, lo que complica la concreción y delimitación de este tipo de accidentes.

#### 4. APROXIMACIÓN AL ACCIDENTE DE TRABAJO Y SUS ELEMENTOS CONFIGURADORES

La primera definición de accidente de trabajo (AT, en adelante) se encuentra en la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900 (LAT, en adelante), cuyo artículo 1 entendía por tal: “toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”; por patrono entendía “el particular o Compañía, propietario de la obra, explotación o industria donde el trabajo se preste”, y por operario, “todo el que ejecuta habitualmente un trabajo manual fuera de su domicilio por cuenta ajena”. Esta Ley ya le otorgaba al empresario una responsabilidad objetiva, no en vano “el patrono es responsable de los accidentes ocurridos a sus operarios con motivo y en el ejercicio de la profesión o trabajo que realicen, a menos que el accidente sea debido a fuerza mayor, extraña al trabajo en que se produzca el accidente”. A partir de tal hito, se dan en la legislación española los primeros pasos de institucionalización de la previsión social, entendida como un conjunto asistemático de diversos seguros sociales independientes entre sí<sup>1</sup>.

Durante la década de los cincuenta<sup>2</sup>, comienza a desarrollarse una normativa de seguridad social, en las que destacan el Reglamento de accidentes de trabajo y las leyes sobre accidentes de trabajo para aquellas personas que pertenecen a los regímenes especiales de la seguridad social. Posteriormente, con la Ley de 1966 y 1974, contemplaban en su art 85, el concepto de accidente de trabajo hasta que en 1994 se redacta la LGSS, dicha ley sigue conteniendo el concepto de accidente de trabajo en su art 115 y posteriormente ha sido modificada por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.

Actualmente, el AT se encuentra recogido en la Ley General de Seguridad Social (LGSS, en adelante) cuyo artículo alude a “toda lesión corporal que el trabajador sufra por ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. Esta definición no es suficiente para determinar aquellas situaciones que pueden ser consideradas AT, por ello el concepto se ha visto modificado atendiendo particularmente a los casos sujetos a estudio por los órganos judiciales, y creando una importante jurisprudencia, en cuyo contenido se diferencian dos supuestos principales: En primer lugar se encuentra el accidente de trabajo propiamente dicho, “por consecuencia”, se trata

1 GARCÍA GONZÁLEZ, G.: «Los inicios de la previsión social en España: Responsabilidad patronal y seguro de accidentes en la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900», Lex Social, *Revista jurídica de los Derechos Sociales*, n2, pág. 2, (2015).

2 MARTÍN VALVERDE, A.: «Accidente de trabajo: formación y desarrollo de un concepto legal», en AAVV «Cien años de seguridad social», Madrid, FRATERNIDAD-MUPRESA y UNED, pág. 210 y ss, (2000).

de la lesión ocasionada por la realización de la actividad laboral de manera inmediata y directa. En un segundo lugar, aparece el accidente de trabajo impropio, “por ocasión”, en este supuesto, la causa directa e inmediata de la lesión no es la realización de actividades laborales, pero no se habría desencadenado de no haber ejecutado el trabajo, entendiéndose que la causa indirecta del siniestro se produce por la necesidad de realizar la labor.

Para que exista AT, la normativa reguladora requiere que la lesión o el daño corporal sufrido por el trabajador, sea con ocasión o por consecuencia del trabajo. En consecuencia, se admite no solo una relación de causalidad directa o inmediata que exija que el accidente traiga su causa exclusivamente de la realización laboral, si no también remota o mediata<sup>3</sup>.

De la definición de AT que recoge la LGSS se pueden deducir los elementos que configuran el accidente de trabajo y, a su vez, son exigidos por la jurisprudencia para calificarlo como tal.

#### 4.1 Elemento subjetivo:

De la definición que se extrae del art 156.1 LGSS “como consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”, para que se de este elemento subjetivo tiene que existir una relación laboral basada en un contrato de trabajo por cuenta ajena.

La LGSS recoge la definición de trabajador por cuenta ajena en su art 7.1 LGSS, y los define como aquellos trabajadores que “presten sus servicios en las condiciones establecidas por el art 1.1 del Estatuto de los Trabajadores en las distintas ramas de la actividad económica o asimilados a ellos, bien sean eventuales, de temporada o fijos, aun de trabajo discontinuo, e incluyendo a aquellos trabajadores a domicilio, y con independencia, en todos los casos, de la categoría profesional del trabajador, de la forma y cuantía de la remuneración percibida y de la naturaleza común o especial de su relación laboral”.

El AT debe tener conexión con la actividad profesional por cuenta ajena, siempre y cuando se encuentre vigente la relación laboral, no estando extinguido o suspendido el contrato de trabajo<sup>4</sup>.

Así cabe mencionar el caso paradigmático de un trabajador extranjero que sufre un accidente laboral realizando la actividad sin autorización para residir ni para trabajar, y suplantado la

---

3 TOSCANI GIMÉNEZ, D.: «Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo», *Revista española de derecho del trabajo*, n161, págs. 1. y ss, (2014).

4 KAHALE CARRILLO, D.T.: « El accidente de trabajo in itinere », León, EOLAS, pág. 631. y ss, (2008).

personalidad de otro. Este había sido dado de alta por el empleador en el régimen general de seguridad social y se encontraba cotizado con esa personalidad equivocada. Se trata de una contratación inexistente o nula, ya que no sigue la aplicación de las previsiones básicas del sistema de contratación español. Por ello, el régimen de protección social establecido para la cobertura de los daños derivados de un accidente laboral deviene inaplicable, ya que desde la Ley de accidentes de trabajo de 1900 hasta nuestros días el sistema de protección se halla sustentado sobre la existencia de un previo contrato de trabajo<sup>5</sup>.

#### 4.2 Elemento objetivo

Se trata de la lesión corporal sufrida por el trabajador, como bien indica el art 156.1 LGSS. La definición que incorpora este artículo puede dar lugar a confusión en su interpretación, ya que habla de una lesión física y se puede entender referida solamente a golpes o contusiones pues se trata de una acción súbita o violenta de un agente externo sobre el cuerpo humano<sup>6</sup>. Ahora bien, esta definición también incluye aquellas enfermedades surgidas de modo inesperado durante la realización del trabajo, así viene recogido por la LGSS en sus arts 156 y 157.

El accidente es, pues, un daño, físico o psíquico, sufrido por el cuerpo del accidentado<sup>7</sup>, pero este concepto incluye también la lesión psicosomática y la enfermedad producida por el deterioro lento y progresivo<sup>8</sup>.

Así es considerado AT, por el Tribunal Supremo<sup>9</sup>, el derrame cerebral sufrido por un conductor de camiones durante el periodo de parada para tomar café. El hecho se produce mientras el trabajador se encuentra disponible, mientras realiza una parada técnica, por tanto, son horas que entran dentro de la jornada laboral. En este mismo sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Burgos<sup>10</sup> considera AT el supuesto de un trabajador, camionero, el cual realizando un servicio de transporte, se para en ruta en Aranda de Duero, acudiendo al hospital porque se siente mal, siendo ingresado esa misma noche y diagnosticándosele una hemorragia cerebral. El Tribunal entiende que la lesiones producidas lo han sido en tiempo y lugar de trabajo y con ocasión del mismo, conforme al art. 156.1

---

5 STS 21 enero 2010 (rec 1612/2010).

6 CHACARTEGUI JÁVEGA, C.: «El concepto de accidente de trabajo: su construcción por la jurisprudencia», Albacete, BOMARZO, pág. 21 y ss, (2007).

7 KAHALE CARRILLO, D.T.: «El accidente de trabajo in itinere », cit., pág. 633.

8 STSJ Madrid 4 mayo 2005 (rec 528/2005).

9 STS 19 julio 2010 (rec 4886/2010).

10 STSJ Burgos 3 diciembre 2015 (rec 840/2015).

LGSS. Cuarenta y ocho horas antes había sufrido una cefalea, hecho que no desvirtúa lo anterior, pues encajaría dentro del art 156.2.f) LGSS, como aquellas dolencias sufridas con anterioridad que se agravan a consecuencia del trabajo. Otro ejemplo significativo viene referido a la consideración de AT por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña<sup>11</sup> al suicidio de un trabajador, que se encontraba en una situación de trastorno psíquico provocado por la apertura de un expediente disciplinario a raíz de que se descubriera, en su actuación profesional, una conducta irregular concretada en la violación del secreto profesional, lo que podía constituir falta muy grave y dar lugar a su despido. Por último, en este mismo sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Aragón<sup>12</sup>. considera AT, aquel que se produce cuando un trabajador cae de una escalera inestable, la cual estaba utilizando para la realización del trabajo, se golpea la cabeza contra el suelo, provocando un traumatismo craneo encefálico y por tanto la muerte del trabajador

En sentido negativo, no es considerado AT por el Tribunal Supremo<sup>13</sup> el aneurisma producido a un camarero mientras realizaba su actividad laboral pues la contingencia causante del aneurisma no fue el trabajo prestado por cuenta ajena. Así, como que existían antecedentes de patologías cardiovasculares anteriores en el trabajador, se concluye que el hecho de que el aneurisma se padeciera en el momento y en el lugar de prestación de servicios, no significa más que en aquel momento se manifestó, exteriorizándose la enfermedad evolutiva, sin que la circunstancia de estar prestando servicios hubiera tenido influencia en la manifestación.

#### 4.3 Nexo causal:

Este requisito es el que mayor dificultad presenta, y como consecuencia ha motivado una abundante casuística ante los tribunales<sup>14</sup>.

Se trata de la relación causa-efecto directa entre el trabajo realizado y las lesiones ocasionadas por este cuando la actividad laboral se ejecuta bajo la dirección del empleador con ocasión o como consecuencia del trabajo realizado por cuenta ajena: conexión entre el trabajo realizado y la lesión producida.

A colación con la relación causa-efecto directa entre el trabajo y las lesiones ocasionadas por este,

11 STSJ Cataluña 26 octubre 2015 (rec 4319/2015)

12 STSJ Aragón, 29 marzo 2017 (rec 117/2017).

13 STS 13 julio 2017 (rec 201797/ 2017).

14 CHACARTEGUI JÁVEGA, C.: «El concepto de accidente de trabajo: su construcción por la jurisprudencia», cit., pág. 23.

merece mención especial el caso del trabajador que sufría un fuerte estrés provocado por la situación del INSALUD (para quien trabajaba), que tanto por razones políticas como administrativas, era conflictiva, confusa, tirante y emocional, además el trabajador solo había disfrutado de 8 días de vacaciones, se había tenido que desplazar a Madrid y a Sevilla un total de 31 ocasiones, practicaba una jornada de trabajo mas allá de lo que era normal, lo que, a juicio de la sala sentenciadora, revela la relación de causalidad entre el infarto de miocardio y la actividad laboral desarrollada<sup>15</sup>.

La calificación como AT a aquel que se produce durante el periodo de descanso intrajornada ha generado gran controversia en los Tribunales, si bien es cierto que el Estatuto de los Trabajadores aprobado por el 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) considera en su art. 45, que tal descanso, no es supuesto en el que el contrato de trabajo esté suspendido.

En contraposición, hay numerosas sentencias que no lo califican como AT, por considerar roto el nexo causa-efecto con el trabajo. Cabe citar una sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco<sup>16</sup>, referida a una trabajadora que durante la pausa de descanso de 15 minutos sufre una lesión en la muñeca. No es considerado AT, ya que la parada hace que se rompa la relación causa-efecto directa entre el trabajo realizado y la lesión ocasionada por un volardo en la vía pública, fuera del lugar de trabajo por lo que considera que no se produjeron con ocasión o por consecuencia del mismo. En este mismo sentido, y este mismo Tribunal no considera AT el supuesto de un trabajador que es atropellado en el tiempo del bocadillo. Este había ido a dar una vuelta y se encontraba de regreso a su puesto de trabajo. Aplica el criterio jurisprudencial correspondiente a la presunción del artículo 115.3 de la LGSS (actual art 156.3 LGSS) , que exige lugar y tiempo de trabajo, donde no sólo delimita la materia del cómputo de la jornada y su retribución, extensible a supuestos de descanso como tiempo de trabajo, en decisiones empresariales o negociadas, sino que exige, fuera de los desplazamientos no protegidos o que lo son bajo el aserto del accidente de trabajo *in itinere* del art.115 a) LGSS (actual 156 LGSS), pautas de laboralidad cuya presunción delimita en aras a la seguridad jurídica, no sólo ese tiempo de trabajo sino el padecimiento en el lugar de trabajo o con ocasión del mismo, con independencia de las finalidades, autorizaciones o circunstancias de siniestros habidos en desplazamientos durante la jornada, aún cuando lo sean autorizados, que permiten descartar su laboralidad<sup>17</sup>.

15 SSTS 24 febrero 2014 (rec 145/2013) y 14 abril 1988 (rec 3922/1986).

16 STSJ País Vasco 6 octubre 2015 (rec 1525/2015).

17 STSJ País Vasco 29 octubre 2013 (rec 1781/2013).

Pronunciamientos más reciente, sí consideran AT aquel supuesto en el que una trabajadora sufre una caída cuando salía del centro de trabajo para disfrutar del cuarto de hora de descanso equiparable al tiempo de trabajo, el cual viene previsto en la normativa europea y en la propia regulación de su actividad profesional<sup>18</sup>. Ya en 2006, el TS afirmaba que es ordinario o habitual este tipo de breves descansos en jornadas que superan las seis horas de trabajo continuado<sup>19</sup>. Por ello, no cabe considerar que se trate de una salida desvinculada del trabajo que hasta instantes antes se ha realizado. El evento lesivo se produjo con ocasión del trabajo, siendo el mismo concausa, mas o menos próxima y en todo caso coadyuvante del AT.

Nuestros tribunales afirman que deben calificarse como derivado de accidente de trabajo aquellas patologías que presenten alguna conexión con el trabajo, bastando que haya cierto grado de concurrencia causal al evento o relación con el trabajo, es siempre imprescindible, pero no es necesario que el trabajo sea la causa mayor, próxima o exclusiva de la patología, siendo bastante que tal causa sea menor, remota o concausa, incluso puede ser coadyuvante<sup>20</sup>.

Debido a la laxitud con la cual la normativa establece la relación de causalidad con el trabajo y a la propia existencia o no de protección en un primer momento y posteriormente, la jurisprudencia ha ido ampliando el concepto de accidente de trabajo a supuestos que no son estrictamente tiempo y lugar de trabajo y que no tenía cabida en un primer momento pero que posteriormente el propio legislador los recoge expresamente<sup>21</sup>, como es el caso de los accidentes acaecidos en el trayecto de ida o vuelta del trabajo (accidentes *in-itinere*) o el accidente en misión<sup>22</sup>, que son los accidentes que sufre el trabajador en el trayecto ordenados por la empresa.

La LGSS extiende el concepto de AT haciendo hincapié en los supuestos regulados en los arts 156.2, 156.3, 156.5. Los arts 156.2 y 156.5 versan sobre los diferentes supuestos que se entenderán como AT, y, el art. 156.3 hace referencia a la presunción *iuris tantum* de la que goza el AT, por la cual, salvo prueba en contrario, serán constitutivas de AT todas las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y lugar de trabajo.

#### 4.4 Presunción de laboralidad

---

18 STSJ País Vasco 27 septiembre 2016 (rec 1613/2016).

19 STS 9 mayo 2006 (rec 932/2004).

20 STS 26 abril 2016 (rec 363/2016).

21 TOSCANI GIMÉNEZ, D.: «Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo», cit., pág. 1 y ss.

22 TASCÓN LÓPEZ, R.: «El accidente de trabajo en misión», Valencia, TIRANT LO BLANCH, (2010).

El art 156.3 LGSS establece una presunción “*iuris tantum*” (admite prueba en contrario) de aquellas lesiones ocasionadas en el tiempo y lugar de trabajo, por lo que se refiere al accidente de trabajo común.

Dicha presunción se adopta en la práctica no tanto como un instrumento procesal sino más bien como un principio favorable de calificación como accidente de trabajo de la lesión que sufre un trabajador por cuenta ajena. Si la presunción legal prevista en el art 156.3 LGSS es aplicable al caso, quien pretenda hacer valer la existencia de accidente de trabajo no tendrá que probar la existencia de relación de causalidad entre el trabajo y la dolencia padecida, siendo la parte contraria la encargada de desvirtuarla. Por el contrario, si la lesión acontece fuera del lugar y tiempo de trabajo, el trabajador o sus causahabientes deberán probar la relación de causalidad, no gozando de la presunción legal<sup>23</sup>.

Esta presunción alcanza no sólo a los accidentes en sentido estricto o lesiones producidas por la acción súbita o violenta de un agente externo, sino también a las enfermedades o alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo causadas por agentes patológicos externos<sup>24</sup>

---

23 SEMPERE NAVARRO, A.V « La noción del tiempo de trabajo y la presunción de laboralidad de los accidentes», *Repertorio de Jurisprudencia*, n10 parte Comentario, ARANZADI, pág. 2475, (2006).

24 CABEZA PEREIRO, J Y FERNÁNDEZ PROL, F.:« Presunción de laboralidad de los accidentes acaecidos en el lugar y tiempo de trabajo», Albacete, BOMARZO, pág. 175, (2009).

## 5. ACCIDENTE IN ITINERE

A continuación vamos a analizar el accidente *in itinere*, el cual, como veremos, se encuentra recogido en la LGSS como accidente de trabajo, pero su configuración se ha ido perfilando a través de los sucesivos pronunciamientos jurisprudenciales. Las diferentes interpretaciones que han ido realizando nuestros tribunales acompañado de los continuo cambios a los que está sujeta la sociedad. Todo ello hace que el concepto de accidente *in itinere* sea ampliado o modificado continuamente.

### 5.1 Concepto y desarrollo

El accidente *in itinere* viene recogido en la actual LGSS, en su artículo 156.2 letra a) que lo define del siguiente modo: «los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo». Para llegar hasta esta noción de accidente *in itinere* hay que analizar su surgimiento y evolución a través de la jurisprudencia, del modelo de Seguridad Social, teniendo en cuenta su cercanía al AT común.

Su nacimiento está ligado al modo en que surgió el AT y el modelo de Seguridad Social español, aunque la Ley de 1900 no decía nada del accidente *in itinere*, la doctrina y jurisprudencia fueron moldeando el concepto<sup>25</sup>. Con la LAT, nuestros Tribunales realizaron una admirable tarea de aplicación normativa y expandieron de manera flexible el concepto de accidente de trabajo a supuestos en que la calificación no era clara<sup>26</sup>, así como a determinados supuestos en que no se ha podido descartar la vinculación de lesión y trabajo<sup>27</sup>. Ya la Ley de 1900 contenía una fórmula de doble causalidad: por un lado, directa y, por otro, indirecta, hecho que abre el camino para extender el concepto a las lesiones sufridas por el trabajador al ir o al volver del trabajo.

La Primera Ley de Bases de Seguridad social, aprobada por Decreto de 21 de abril de 1966, reproducía la definición de accidente laboral que recogía en la Ley de Accidentes de 1900, al igual que en las posteriores Leyes de 1922, 1932, 1955 y ya en 1956, en el Texto Refundido, la noción de accidente de trabajo se vio ampliada al incluir una serie de situaciones constituyentes de accidentes

---

25 CHACARTEGUI JÁVEGA, C.: «El concepto de accidente de trabajo: su construcción por la jurisprudencia», cit. pág. 51.

26 ALONSO OLEA, M.: «El origen de la Seguridad Social en la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 Enero de 1900», Madrid, TECNOS, pág. 22, (1991).

27 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial», *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, n 11. pág. 1, (2013).

de trabajo<sup>28</sup>. El art 84.5.a) de la Ley 193/1963 sobre bases de la Seguridad social, introducía la consideración de accidente de trabajo a «los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurran las condiciones que reglamentariamente se determinen».

Hasta la STS 1 de Julio de 1954 no se acuña el término de accidente *in itinere*, que proviene del latín, siendo su significado literal «en el camino». Esta sentencia considera el desplazamiento que se produce hasta y desde el trabajo es necesario para el desempeño de la prestación laboral. Otras sentencias coetáneas han utilizado diferentes nomenclaturas como hace la STS 8 octubre 1962 denominándolo accidente en el trayecto o la STS 22 enero 1971 que lo llama accidente laboral en el camino, o accidente itinerario es como lo califica la STSC 15 enero de 1973<sup>29</sup>.

En el marco normativo supranacional, el Convenio 121 de la OIT de 1964, sobre prestaciones en caso de accidente de trabajo y enfermedades profesionales, el cual no fue ratificado por España, señala en su normativa que los Estados Miembros deben incorporar en su ordenamiento una definición de accidente de trabajo, así como bajo que premisas un accidente acaecido en el trayecto de ida o de vuelta del trabajo será considerado como laboral. En el art 7.2 de este mismo Convenio se anuncia que en la definición de accidente de trabajo no es necesario incluir las condiciones bajo las cuales tendrá consideración un accidente *in itinere*, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio.

La Recomendación OIT número 121 sobre accidentes de trabajo hace una reseña en su art 5 sobre que supuestos debe incluir todo Estado Miembro en la consideración de accidentes de trabajo, y así hace en su apartado c) incluyendo a los sufridos en trayecto directo entre el lugar de trabajo y la residencia principal o secundaria del asalariado, o el lugar donde el asalariado toma habitualmente sus comidas, o el lugar donde el asalariado percibe habitualmente su remuneración.

En el Derecho Comunitario, el Reglamento (CEE) nº 2001/83 del Consejo, de 2 de junio de 1983, por el que se modifica y actualiza el Reglamento (CEE) nº 1408/71, de 14 de junio de 1971, 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 desplacen dentro de la Comunidad, así como el Reglamento (CEE) nº 574/72 a través del cual se fijan las modalidades de

---

28 CAVAS MARTÍNEZ, F.: « El accidente de trabajo *in itinere*», Madrid, TECNOS, pág. 10, (1994).

29 CAVAS MARTÍNEZ, F.: « El accidente de trabajo *in itinere*», cit., pág 13-14.

aplicación del Reglamento (CEE) nº 1408/71, establece en el art 56 que el accidente de trabajo *in itinere* ocurrido en el territorio de un Estado Miembro distinto del Estado competente será considerado como ocurrido en el territorio del Estado competente. Esto quiere decir que, cuando un trabajador se tiene que desplazar por motivos laborales de su país perteneciente a la Comunidad Económica Europea a otro país también perteneciente, y en dicho desplazamiento sufre un accidente *in itinere*, éste será considerado como accidente *in itinere* ocurrido en el país al que pertenece el trabajador.

Como ya se ha dicho, el art 84.5 de la Ley de Seguridad Social de 1966 y más tarde el art 84.2 LGSS de 1974 completaron la definición, incorporando un elenco de supuestos que tendrán la consideración de AT, creando una norma positiva con criterios recogidos por los Tribunales: “los que sufra el trabajador al ir o al volver del trabajo”. No se trata en interpretación de la jurisprudencia, de “una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación”. De esta forma, los cambios en los hábitos y costumbres sociales, la evolución tecnológica con la aparición de nuevos y más sofisticados medios de transporte, referido a la aparición de nuevos medios de locomoción, son algunos de los factores que llevan a revisar de forma constante el concepto de accidente *in itinere*<sup>30</sup>.

## 5.2 Significado actual

La carencia de concreción de la previsión legislativa contribuye a conformar una de las figuras de más imprecisos contornos dentro de nuestro Derecho. Esta realidad limita la posibilidad de constituir una teoría general sobre el AT. A tales efectos se plantea como una exigencia la modificación de la LGSS con objeto de reajustar y actualizar el concepto de accidente *in itinere*.

No obstante, el Tribunal Supremo ha intentado aclarar la multiplicidad de supuestos, los requisitos en que concurre el nexo causal entre el accidente y el trabajo, considerando los presupuestos y el escenario en que se desenvuelven las relaciones laborales para ofrecer la solución más justa a tenor de las previsiones legales, no siendo fácil que se considere la identidad de situaciones para unificar doctrina y ofrecer más seguridad jurídica<sup>31</sup>.

Actualmente el accidente de trabajo *in itinere* se regula en el art 156.2 letra a) de la LGSS, que lo

---

30 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial», cit., pág. 3.

31 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial», cit., pág. 4.

define, siguiendo el esquema clásico, como «Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo». El art 156.3 de la LGSS regula la prueba del accidente *in itinere* «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 de trabajo»; estableciendo una presunción *iurus tantum* (que permite prueba en contrario) . El TS tiene consolidado el criterio de que esta presunción supone una inversión del *onus probandi* (señala quien tiene la obligación de probar un determinado hecho), en virtud del cual todas las lesiones sufridas por los operarios en el centro donde prestan sus servicios y en cumplimiento de su jornada, merecen la consideración de accidente de trabajo, correspondiendo a la parte que se oponga a esta calificación la prueba de que el suceso acaecido no tiene ninguna relación con el trabajo<sup>32</sup>. Por ello, el trabajador o sus causahabientes tienen que demostrar mediante la citada presunción *iuris tantum*, que el accidente ha ocurrido durante el desplazamiento de ida o vuelta del trabajo, para su calificación como *in itinere*.

Dogmáticamente, el accidente de trabajo *in itinere* constituye un accidente laboral impropio en cuanto que no deriva directamente de la ejecución de la prestación laboral, si no de circunstancias concretas, como es el desplazamiento que el trabajador debe realizar para cumplir su prestación de servicios. La causalidad trabajo-lesión no es inmediata como ocurre en el accidente de trabajo propio o típico, sino mediata y remota. El ejercicio de la profesión no es el detonante directo del accidente y sus posteriores daños. El hilo conductor que permite establecer la conexión entre el evento dañoso y la actividad profesional por cuenta ajena del trabajador no es otro que el trayecto o desplazamiento, considerado como un acto imprescindible para el desarrollo de aquella, como una prolongación de la prestación de servicios a la que queda implícitamente vinculado<sup>33</sup>.

---

32 CAVAS MARTÍNEZ, F.: «El accidente de trabajo *in itinere*», cit., pág. 17.

33 SEMPERE NAVARRO, A.V.: « Una reflexión crítica sobre el accidente *in itinere*», *Cuestiones Actuales de Derecho del Trabajo*, Pamplona, ARANZADI, pág. 2538, n10, (2008).

## 6. REQUISITOS CONFIGURADORES DEL ACCIDENTE IN ITINERE.

Como consta, el accidente *in itinere* encuentra su nacimiento en la jurisprudencia, a través de la ampliación del concepto de accidente de trabajo, al incluir como accidente de trabajo a aquellos acaecidos al ir o al volver del lugar de trabajo.

Al tratarse de una modalidad de accidente de trabajo ha de reunir los tres elementos o requisitos esenciales o generales de éste: subjetivo (existencia del contrato de trabajo), objetivo (lesión corporal) y causal (relación de causa-efecto, más o menos directa, entre el trabajo y las lesiones sufridas)<sup>34</sup>.

Al tiempo, debe incorporar los elementos o requisitos específicos del accidente *in itinere*, configurados por la doctrina y la jurisprudencia, de los cuales se pueden destacar como más significativos los siguientes:

- a) El momento en que ocurre el infortunio al trabajador debe ser en el trayecto desde su domicilio al trabajo o viceversa. La finalidad del desplazamiento ha de ser laboral.
- b) El trayecto ha de ser el usual o normal. El accidente debe ocurrir en el trayecto que el trabajador realiza con haitualidad y de forma racional.
- c) Para el recorrido del trayecto, el trabajador lo realizará a pie o utilizando medios de locomoción idóneos, los cuales no han de suponer un riesgo grave o inminente y han de estar reconocidos por la empresa de manera expresa o tácita. No tienen validez las prohibiciones por parte del empresario de manera arbitraria e injustificada.
- d) El infortunio tiene que ocurrir en el tiempo prudencial que normalmente invierte en el trayecto.
- e) Que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y que atienden a motivos personales, los cuales rompen el nexo causal.

La relación lugar de trabajo-domicilio del trabajador se ha venido exigiendo por la jurisprudencia con unos criterios de normalidad que pongan en contacto el desplazamiento concreto efectuado en el trabajo, partiendo del elemento teleológico (finalidad principal y directa del viaje), cronológico (proximidad horaria a la entrada o salida del trabajo), geográfica (finalidad espacial) y mecánico (idoneidad del medio), ajeno o no al que sea normal para incorporarse al trabajo o volver al

---

34 CAVAS MARTÍNEZ, F.: «El accidente de trabajo *in itinere*», cit., pág. 20.

domicilio<sup>35</sup>.

## 6.1 Teleológico

El accidente de trabajo debe ocurrir en el traslado del trabajador desde su domicilio al centro de trabajo y viceversa, insistiéndose en la finalidad laboral del desplazamiento, sin interrupciones o alteraciones en el *iter laboris* por motivos o consecuencias personales extrañas al trabajo que rompan el nexo causal, el cual también se destruye por la imprudencia temeraria o dolo del trabajador accidentado.

La necesidad del elemento teleológico o nexo de causalidad entre la lesión producida en el trayecto al trabajo y la consideración del propio trabajo como factor causal de ese daño, aparece en el discurso del Tribunal Supremo como la piedra angular o elemento clave para considerar la existencia de un accidente *in itinere*<sup>36</sup>. Según este requisito, el desplazamiento debe tener como finalidad dirigirse al lugar de trabajo, siendo esencial su no interrupción. No es suficiente que el accidente se produzca al ir o al volver del trabajo, sino que es necesaria una conexión causal entre domicilio y trabajo<sup>37</sup>. Así, el accidente sufrido por una trabajadora al coger el autobús desde su centro de trabajo para asistir a un reconocimiento médico ofrecido por la empresa es considerado *in itinere* por no producirse la ruptura del nexo causal entre accidente y trabajo<sup>38</sup>.

Este requisito presenta dos variantes o aspectos. Por un lado, destaca un aspecto positivo cifrado en la finalidad específica y exclusivamente laboral del desplazamiento; y por otro, un componente negativo, que se refiere a la inexistencia de interrupciones o alteraciones en el *iter laboris* por motivos o conveniencias laborales que puedan destruir el nexo causal<sup>39</sup>. El nexo causal se interrumpe cuando se producen desviaciones del trayecto ordinario achacables a la conveniencia personal del trabajador que sean arbitrarias, injustificadas y que revistan una identidad considerable o revelen el ánimo del trabajador de dar a su traslado la finalidad de gestionar asuntos privados<sup>40</sup>. La causalidad no se rompe cuando la conducta normal del trabajador responde a modelos usuales de

---

35 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial», cit., pág. 7.

36 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial», cit., pág. 7.

37 STS 24 Junio 2010, (rec 3542/2009). No es considerado accidente *in itinere* al no poder presumir la existencia de nexo causal entre el fallecimiento del causante y el trabajo. La calificación como laboral de los accidentes *in itinere*, sólo procede a los accidentes en sentido estricto, pero no con relación a los procesos morbosos de distinta etiología y manifestación.

38 STSJ Madrid 4 marzo 2016 (rec 770/2015).

39 CAVAS MARTÍNES, F.: «El accidente de trabajo *in itinere*», cit., págs. 26 y ss.

40 STS 25 mayo 2015 (rec 2163/2014).

convivencia o comportamiento del común de la gente<sup>41</sup>.

Para que un accidente ocurrido durante el *iter laboris*, sea calificado como *in itinere*, debe tener su motivación de manera única y exclusiva en el trabajo, como es la iniciación o finalización de la prestación de servicios. Uno de los problemas es la fijación del punto de origen, desde donde se considera que el trabajador ha iniciado el camino para ir al lugar de trabajo, por lo tanto se consideraría que ya se encuentra dentro del ámbito laboral y no personal, así como el lugar de destino, que si se trata del domicilio ha suscitado controversia entre los tribunales en cuanto a la consideración del domicilio familiar y el domicilio por motivos laborales.

El concepto de domicilio del trabajador ha sido configurado de manera amplia en sede judicial teniendo en cuenta la evolución de las costumbres sociales de forma que no solo se trata del domicilio legal, sino del real y hasta del habitual, en general el punto normal de llegada y partida del trabajo<sup>42</sup>, incluyendo lugares de residencia o, incluso de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador, pero entendiendo que si bien esta ampliación opera a partir de criterios de normalidad dentro de los que se produce una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo, se precisa que esa normalidad se rompe cuando estamos ante un lugar que no es una residencia habitual o el sitio ordinario de comida o descanso cuando la opción por ese lugar comporta un incremento de los riesgos de desplazamiento<sup>43</sup>. Lo básico, es que no rompa el nexo causal, no es «salir del domicilio o volver al domicilio», aunque esto sea lo más corriente y ordinario por responder a lo que pudiéramos llamar patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes, sino «ir al lugar de trabajo o volver del lugar de trabajo», por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el del domicilio del trabajador en tanto que no se rompa el nexo necesario con el trabajo<sup>44</sup>.

El TS ha cambiado la doctrina que venía aplicando en cuanto a la no consideración de accidente *in itinere* cuando este se producía desde una localidad distinta de la que constituye el domicilio habitual del trabajador, este cambio se produce a raíz de revisar el TS su doctrina anterior por medio de la STS 26 de diciembre de 2013<sup>45</sup>.

Para realizar esta ampliación, la Sala General de Tribunal Supremo revisa criterios anteriores más

---

41 STSJ Galicia 12 mayo 1016 (rec 3529/2015).

42 GARCÍA BLASCO, J.: «El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo», Granada, COMARES, pág. 7, (2009).

43 STSJ Andalucía 30 septiembre 2015 (rec 1002/2015).

44 STSJ Madrid 4 mayo 2005. Una síntesis de esta doctrina se da en SSTS 5 noviembre 1976 (RJ 1976/ 5162);

45 (rec 2315/2012).

estrictos sobre el domicilio, la sentencia de 20 de septiembre de 2005<sup>46</sup>, excluye el domicilio de la novia; la de 19 de enero de 2005<sup>47</sup> excluye el domicilio de los padres que se encontraba en Valladolid, mientras que el trabajador vivía en San Fernando de Henares, localidad situada a 200 km; la de 28 de febrero de 2001<sup>48</sup>, la vuelta al trabajo desde el domicilio de otra persona en el que se pernoctó, y la STS de 17 de diciembre de 1997<sup>49</sup>, excluye el domicilio de la abuela, así como la STSJ de Andalucía excluye el domicilio de la madre<sup>50</sup>. En esta sentencia se afirma que "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".

Modifica los criterios interpretativos referidos a aquellos supuesto en los que el trabajador mantiene simultáneamente un domicilio habitual durante los periodos de trabajo y un domicilio familiar al que se desplaza durante los periodos no laborales<sup>51</sup>. Esta modificación tiene en cuenta la evolución de las nuevas formas de trabajo que está imponiendo unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos en el lugar de trabajo, ajustes que no siempre pueden traducirse en un cambio de domicilio, y que tienen en muchos casos carácter temporal por la propia naturaleza del contrato o del desplazamiento<sup>52</sup>.

Se entiende como centro de trabajo a aquel lugar físico o no en el cual los trabajadores desarrollan sus actividades. Por ello la STSJ de Cataluña de 11 abril 2017, entiende que no se trata de accidente in itinere el sufrido por una trabajadora al regresar a su domicilio tras realizar un curso formativo. La sentencia aclara que el centro donde se impartía el curso no puede tener la consideración de centro de trabajo, aunque la realización del curso tuviera relación con el trabajo<sup>53</sup>.

En definitiva, lo verdaderamente importante es que el viaje no pierda su justificación profesional y sea debido a motivos privados o extralaborales que rompan el nexo causal entre las lesiones y el trabajo prestado por cuenta ajena<sup>54</sup>.

---

46 (rec 4031/2004).

47 (rec 6543/2003).

48 (rec 3493/1999).

49 STS 17 diciembre 1997 (rec 923/1997).

50 STSJ Andalucía 19 junio 2017 (rec 411/2017).

51 ROMERO RODERAS, M<sup>a</sup>.J.: «El accidente de trabajo en la práctica judicial». Albacete, BOMARZO, pág.74 y ss, (2017).

52 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la STS 26 de diciembre de 2013», *Revista Doctrinal Aranzadi*, pág.3, (2014)

53 (rec 789/2017)

54 SÁNCHEZ PÉREZ, J.: «El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial».cit., pág. 8.

## 6.2 Cronológico

El accidente debe suceder en un espacio de tiempo prudencial o razonable, es decir, próximo a las horas de entrada o salida del trabajo. Este elemento se debe aplicar de manera flexible, y debe relativizarse ante cada caso concreto, haciendo su concurrencia de una evaluación razonable de la distancia a recorrer, el medio de locomoción utilizado y las circunstancias concurrentes, no siendo suficiente una simple demora para desvirtuar la significación profesional del accidente. El tiempo en el trayecto o la duración del recorrido ha de ser razonable, de tal forma que su mayor o menor extensión dependerá de la distancia a transitar<sup>55</sup>.

En cuanto a las paradas o interrupciones en el trayecto, los órganos judiciales valoran en cada supuesto si existió o no interrupción del nexo causal, atendiendo a su extensión y motivo. Por ello, no obstaculiza la relación de causalidad la parada de treinta minutos que hizo el trabajador para refrescarse en un bar<sup>56</sup>, o una parada de un trabajador, finalizada su jornada y empleando treinta minutos para realizar su comida diaria en el centro de trabajo antes de emprender el viaje de regreso a su domicilio, para visitar una vivienda. Estos hechos no rompen el nexo causal, ya que la demora de la salida para comer responde a necesidades lógicas de carácter fisiológico. Tampoco el hecho de la parada realizada para visitar una vivienda, dentro del normal itinerario a recorrer, sin efectuar desviación alguna o emplear un espacio de tiempo dilatado<sup>57</sup>. En este mismo sentido, la trabajadora que se dirigía desde su domicilio al centro de trabajo en motocicleta, se desvía para echar gasolina en la gasolinera más próxima sin que esta para rompa el nexo causal entre trabajo y accidente<sup>58</sup>.

En contraposición, el hecho de que un trabajador empleara algo de tiempo en una despedida o charla con comentarios del día al bajar del vehículo, con los acompañantes del trayecto, también trabajadores de la misma empresa e incluidos en el desplazamiento de regreso al trabajo. Estas paradas rompen la conexión laboral, ya que considera decisiva la fragmentación que se produce en el nexo causal del elemento cronológico, porque el accidente ocurre a unos 20 kilómetros del lugar de inicio y transcurrida más de una hora, al no haberse acreditado las causas del retraso, el viaje se ha deslaborizado<sup>59</sup>. La desviación voluntaria del trabajador, no habitual e innecesaria en el camino que realizaba el trabajador para dirigirse a su domicilio entrando en una finca privada de un tercero

55 KAHALE CARRILLO, D.T.: « El accidente de trabajo in itinere », cit., pág. 638.

56 TSJ Murcia 23 octubre 2000 (rec 121/2000).

57 TSJ Castilla-La Mancha 10 septiembre 2009 (rec 240/2009).

58 STS 14 julio 2015 (rec 997/2014).

59 STS 14 febrero 2017. (rec 838/2015); STSJ Andalucía 22 febrero 2017 (rec 1955/2016).

con el fin de darse un baño y se ahoga<sup>60</sup>, no es considerado *in itinere* por la ruptura del nexo causal, la parada en la finca obedecía a motivos personales. Por lo tanto, la dilatación en el tiempo de traslado que se produce al no estar justificada ni acreditada, hace que se rompa el nexo causal del accidente *in itinere*.

Únicamente destruyen el nexo causal las paradas o desplazamientos del trayecto ordinario imputables a conveniencias personales del sujeto que resulten arbitrarias, injustificadas, revistan una entidad considerable o revelen el ánimo del trabajador de dar a su desplazamiento un fin diverso del de dirigirse a su domicilio o centro de trabajo.

El desfase cronológico provocado por la iniciación anticipada del recorrido hasta el centro de trabajo no priva al accidente de su calificación laboral, cuando, además de no introducir ningún factor de riesgo distinto al existente realizado en hora normal, estaba suficientemente justificado por el tipo de vehículo en el que se desplazaba el trabajador, susceptible de sufrir alguna avería y porque al tratarse de un desplazamiento nocturno la prudencia aconsejaba adelantarlo lo máximo posible<sup>61</sup>. Ejemplos de este desfase cronológico, es la ya citada STS 26 diciembre de 2013, en la que el accidente *in itinere* se produce 6 horas antes del comienzo de la jornada, al igual que el caso de la trabajadora que sufre un accidente calificado como *in itinere* 5 horas antes del comienzo de la jornada laboral<sup>62</sup>. Esta interpretación de los tribunales se hace a través de una interpretación adaptada de la realidad social.

Las resoluciones judiciales parten y mantienen la necesaria conexión entre los dos elementos relevantes y necesarios para calificar el accidente como *in itinere*: el lugar de trabajo y el domicilio y la conexión de ambos a través del trayecto<sup>63</sup>.

Si el trabajador abandona su puesto sin autorización de la empresa, el accidente que ocurra en el camino no se considera laboral, pero si abandona el centro de trabajo horas antes de la prevista con consentimiento empresarial ya sea para gestionar un asunto privado, visitar a un familiar enfermo o por encontrarse indispuerto, el accidente acaecido en el trayecto sí es considerado laboral. En este sentido, el accidente de tráfico que sufre una trabajadora al regresar a su domicilio desde el centro

---

60 STSJ 10 mayo 2017 (rec 14/2017).

61 CAVAS MARTÍNES, F.: «El accidente de trabajo *in itinere*». Cit., pág. 31. STSJ Murcia 1 Junio 1992. (Ar 3270).

62 STSJ Galicia 15 julio 2015 (rec 1660/2014).

63 CARRILLO LÓPEZ, A.: «Análisis jurisprudencial del accidente de trabajo *in itinere*. Comentario de la Sentencia del TS de 14 Febrero de 2017», *Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*. N2, pág.4, (2017).

de trabajo se califica como *in itinere*, aunque el abandono del centro de trabajo se produjera antes de lo normal ésta contaba con permiso por parte de la empleadora<sup>64</sup>.

### 6.3 Geográfico o topográfico

El accidente laboral *in itinere* debe ocurrir en el camino de ida o vuelta entre la residencia del trabajador y su centro de trabajo, como ya se ha dicho. Se entiende cumplido este requisito, para poder ser constituido como un accidente, el ocurrido en un momento anterior al viaje, donde el trabajador debe utilizar un trayecto adecuado para su traslado, es decir, debe ser usual, normal o habitual aunque no se trate del camino más corto<sup>65</sup>, pues el trabajador puede realizar el trayecto con alguna desviación para realizar alguna compra o cualquier otro menester, sin que ello signifique que no se haya dirigido directamente a su domicilio<sup>66</sup>.

Se entiende por camino habitual, aunque se trata de un concepto amplio, cualquier tipo de vía, calzada o paso que se use con normalidad por las personas, bien sean los trabajadores de la empresa, los habitantes de una villa o cualquier otro colectivo humano, por tanto no se debe reducir el concepto de camino habitual a las calzadas o calles, sino que se ha de extender a todo terreno que se emplee como paso o itinerario de las personas. Por el contrario, se excluye la calificación de accidente *in itinere*, aquel accidente acaecido por inadecuación del trayecto utilizado<sup>67</sup>, o utilizar un camino totalmente diferente<sup>68</sup> y más largo, sin existir razones que obliguen a ello. En sentido contrario, es calificado como *in itinere* el infortunio padecido por una trabajadora al dejar a su hija en el colegio y dirigirse a coger el metro para acudir a su centro de trabajo<sup>69</sup>. Es calificado como *in itinere* por tratarse del recorrido habitual de la trabajadora.

Un factor importante para determinar si se trata de accidente *in itinere*, y a su vez problemático, es delimitar el espacio que pertenece al doméstico y por tanto privado del trabajador, y, a partir de que momento el trabajador se encuentra ya en trayecto y abandona ese espacio privado para formar parte de lo público. Esta problemática ha suscitado gran controversia en nuestros Tribunales, llegando en muchas ocasiones a conclusiones dispares ante hechos similares.

---

64 STSJ Galicia 14 julio 2015 (rec 1660/2014).

65 SSTCT 9 febrero 1981. (RTCT 1981/849).

66 TSJ Castilla La Mancha 10 septiembre 2009 (AS 2009/2404).

67 STSJ Navarra 5 mayo 2016 (rec 139/2016).

68 STSJ Castilla y León 1 octubre 2015 (rec 1270/2015).

69 STSJ Madrid 8 enero 2015 (rec 263/2014).

La STS 26 febrero 2008<sup>70</sup> expone el caso de una trabajadora que cuando se disponía a acudir a su lugar de trabajo y estando mojadas las escaleras del portal del inmueble donde residía, se resbaló y cayó al suelo, sufriendo una fractura por la que tuvo que estar en situación de baja varios meses. amplía el espacio del trayecto, incluyendo el portal del domicilio como ámbito público y por tanto está incluido en el espacio necesario que tiene que recorrer para acudir al traba.

La Sala estima que la doctrina acertada es la de la sentencia recurrida, la cual considera que por domicilio debe entenderse el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, del que no forman parte los elementos comunes que es preciso atravesar para ir al trabajo. Añade que en una interpretación finalista lo relevante es que el trabajador esté recorriendo el camino que lleva a su lugar de trabajo y no que el accidente se produzca en la vía pública y que el descenso por las escaleras no es un acto preparatorio del trayecto en el interior del domicilio, sino que ya se ha iniciado por un lugar de libre acceso para todos los vecinos. Señala, además, que cuando el trabajador desciende las escaleras del inmueble en el que se ubica su vivienda ya no está en el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, constitucionalmente protegido, sino que ya ha iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo, transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia. Como en este caso no hay duda alguna de que el accidentado realizaba el trayecto con la finalidad de ir al trabajo, no cabe sino concluir que se produjo el accidente *in itinere* al que se refiere el artículo 156.2.a) de la LGSS.

La importancia de la Sentencia 14 febrero 2011<sup>71</sup> recae en que indica que debe entenderse por domicilio, se trata de aquel lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima, es decir, lo que comúnmente denominamos vivienda, y por otro, que el abandono de ese espacio concreto (elemento geográfico) debe ponerse en relación directa con el inicio de otras actividades o circunstancias, que alejadas ya por completas de las primeras, así mismo ponen claramente de relieve una relación causal (elemento teleológico) con el comienzo (elemento cronológico) del trayecto que conduce en exclusiva al desempeño de la actividad laboral. En este supuesto, ocurren todos los requisitos requeridos por la jurisprudencia porque cuando tuvo lugar el accidente, por una parte, el trabajador ya había dejado atrás ese espacio personal y privado que constituía su verdadero domicilio y, por otra, también había comenzado el trayecto que normalmente le conducía al centro de trabajo,

---

70 (rec 1328/07) . Utiliza como criterio el espacio de intimidad del trabajo.

71 (rec 1420/2010).

haciendo uso del medio de transporte, que en este caso se trata de una motocicleta (idoneidad del medio), que habitualmente utilizaba a esa hora para reanudar la prestación de servicios.

Siguiendo esta línea argumental, la STSJ de Cantabria 9 febrero de 2016<sup>72</sup> no considera como *in itinere* el accidente producido cuando la trabajadora accedía al garaje de su domicilio para coger el coche y comenzar el trayecto hasta el lugar de trabajo. No tiene la consideración de *in itinere* porque el lugar donde se produce el accidente es el garaje, lugar perteneciente al ámbito privado de la trabajadora, por lo tanto no se encontraba en el ámbito laboral.

La LGSS, en el art 156.2 a), señala que el infortunio debe producirse al ir o volver del lugar del trabajo, sin exigir que la ida o la vuelta se efectúen desde un lugar determinado. Pero la jurisprudencia ha manifestado en gran cantidad de sentencias que el domicilio del trabajador debe ser el punto de origen y destino, debiendo producirse el accidente de trabajo en el trayecto y no en el domicilio del trabajador o en el lugar de su trabajo. Por ello, cabe diferenciar los dos supuestos que pueden ocurrir: Por un lado, al producirse el accidente en la residencia del trabajador no puede ser considerado en el ámbito laboral, sino en el común. Y por otro, el accidente que se produce en el lugar o centro de trabajo es considerado accidente laboral ordinario, siempre que se presente dentro de la jornada laboral del trabajador.

#### 6.4 Mecánico

Este requisito describe el elemento de transporte utilizado para realizar el recorrido de ida hacia el trabajo, así como su vuelta al domicilio.

El desplazamiento puede realizarse a través de cualquier medio de transporte habitual (público, privados, incluso a pie), cuyo uso no depare ningún riesgo grave e inminente. No es preciso que el trabajador utilice siempre el mismo modo de desplazamiento, sino que emplee el normal de los utilizados corrientemente y atendiendo a las evoluciones que se producen en las costumbres sociales, más en un momento como el actual en el que los avances de la tecnología son continuos y de implementación inmediata.. El medio de transporte utilizado por el trabajador ha de ser racional y adecuado para salvar la distancia entre el domicilio y el centro de trabajo o viceversa.

No es necesario el uso de transporte, público o privado, si la distancia es corta y no entraña riesgo,

---

72 STSJ Cantabria 9 febrero 2016 (rec 986/2015).

siendo lo adecuado ir andando. Lo importante no es que sea un medio normal dependiente de los usos y costumbres sociales, sino un medio adecuado en función de las circunstancias personales y las condiciones del desplazamiento. Siendo compatible el uso indistinto de varios medios de transporte, siempre y cuando reúnan las características. Es relevante que el trayecto recorrido no conlleve mayores riesgos y no se modifique por motivos ajenos al trabajo<sup>73</sup>

Como señala la doctrina “la normalidad del medio de transporte vendrá determinada en abstracto, atendiendo a los usos y costumbres sociales, pero la adecuación hay que examinarla en concreto, atendiendo a las circunstancias del sujeto y a las condiciones del desplazamiento”<sup>74</sup>.

Los hábitos sociales están cambiando y también los valores que sustentan nuestra convivencia. De este modo, está tomando más valor el uso de elementos de transporte no contaminantes, entre determinados grupos sociales que aun siendo minoritarios, son significativamente importantes<sup>75</sup>.

Así, por ejemplo, el TS en la sentencia de 22 de enero de 2008, considera que el uso de la bicicleta<sup>76</sup> u otros elementos de transporte que pudieran calificarse como novedosos, como puede ser la utilización de patines, patinetes o monopatinés, son elementos aceptados socialmente en la actualidad, sin menos cabo de que su utilización no suponga un riesgo. También hay que tener en cuenta, para que no se rompa el nexo causal cuando se utilice estos instrumentos de transporte, que su utilización debe ser estrictamente para el desplazamiento del lugar de residencia al lugar de trabajo o viceversa, sin alargar su uso a otros fines.

Se debe analizar en cada caso concreto, la adecuación del medio a las circunstancias del sujeto y de las condiciones en que se produce el desplazamiento.

Si el empresario facilitase un medio de transporte colectivo, este será considerado medio de transporte adecuado, pero no limita el uso excepcional de otros medios, salvo prohibición expresa, fundada y razonada del empresario<sup>77</sup>. En caso de no concurrir la existencia del factor mecánico debido a que se incumplió lo pactado entre el empresario y el trabajador sobre utilización de un determinado medio de transporte provoca la ruptura del nexo causal entre el trabajo y el accidente<sup>78</sup>,

---

73 STSJ Aragón 23 junio 2010 (rec 386/2010).

74 TSJ Cataluña 12 junio 2014 (rec 618/2014).

75 STSJ Cataluña 12 junio 2014 (rec 618/2014).

76 STS 22 enero 2008 (rec 4756/2006).

77 STS 24 enero 1980 (rj 1980/620).

78 STS 22 diciembre 1987 (rj 1987/9019).

ya que el trabajador debe usar el medio pactado. Desde los años sesenta el Tribunal Supremo viene sosteniendo que la prohibición empresarial sobre el uso de determinados medios de transporte no califica, automáticamente, en caso de ser contravenida la laboralidad del accidente, ni exonera de responsabilidad al empresario o al seguro contratado, por lo que es necesario analizar con detenimiento la finalidad de la prohibición y las consecuencias que pueden derivarse de su incumplimiento. Los empresarios no ostentan el derecho absoluto en cuanto a limitar los medios de transporte, se deben alegar causas razonables o entendibles<sup>79</sup>. Así no podrá el empresario limitar los medios que pueden utilizar los trabajadores si este no ofrece un medio alternativo ni exista otro de carácter público que pudiera utilizar.

---

79 STS 24 enero 1980 (RJ 1980/620).

## 7. LA NO PRESUNCIÓN DE LABORALIDAD, ESPECIAL REFERENCIA AL INFARTO DE MIOCARDIO

Como ya se anunció, en la presunción de laboralidad, el art 156.3 LGSS se limita a los accidentes acaecidos en el lugar y tiempo de trabajo, pero no hace alusión a los accidentes ocurridos en los trayectos de ida o vuelta del trabajo por lo que el accidente *in itinere* quedaría al margen.

Por tanto, esa presunción *iuris tantum* (admite prueba en contrario), sólo puede darse en los casos de accidentes de trabajo ordinario. El accidente *in itinere* es excluido ya que se establece a partir de una relación de causalidad con el trabajo, pero no es relacionado con la lesión sufrida. La carga de la prueba, acreditando que se cumplen los requisitos, corresponde al trabajador o sus familiares<sup>80</sup>.

El razonamiento que ha seguido el Tribunal Supremo<sup>81</sup> es el siguiente:

1. La presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el art 156.3, sólo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta al mismo.
2. 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 agentes externos) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación.
3. Estos dos procedimientos técnicos de extensión de la protección de los accidentes de trabajo (la presunción *iuris tantum* y la inclusión expresa de un supuesto de frontera) son claramente diferenciados y no deben mezclarse.

El accidente *in itinere* excluye las enfermedades o dolencias que surjan durante el desplazamiento al ir o al volver del trabajo, ya que se han limitado a los accidentes en sentido estricto, ahora bien, cuando se acredita que la enfermedad o dolencia que se manifiesta en esas circunstancias tiene relación con el trabajo, relación causa-efecto, puede apreciarse la existencia de un accidente *in itinere*<sup>82</sup>. Esta presunción se presenta de forma mediata o remota, es decir, el siniestro no hubiera ocurrido si el trabajador no tuviera la obligación contractual del acudir al trabajo, se considera como un acto necesario.

---

80 MARTÍN VALVERDE, A. y GARCÍA MURCIA, J.:«Accidente de trabajo: Delimitación legal (II)», Tratado práctico de Derecho de la Seguridad Social. Tomo I, ARANZADI, pág. 3, (2008).

81 STSJ Galicia 23 junio 2017 (rec 567/2017), STSJ Madrid 14 junio 2017 (rec 319/2017), STSJ Extremadura 21 marzo 2017 (rec 723/2017), STS 15 Julio 2015 (rec 1594/2014), STS 18 junio 2013 (rec 1885/2012), STS 24 junio 2010 (rec 3542/2009).

82 MARTÍN VALVERDE, A. y GARCÍA MURCIA, J.:«Accidente de trabajo: Delimitación legal (II)», cit., pág. 4.

Bajo tales premisas, la LGSS hace una enumeración de los diferentes tipos de enfermedades que se pueden dar en el AT, que pueden ser enfermedad de trabajo, enfermedad común o enfermedad profesional, las cuales vamos a tratar de explicar a continuación.

El art 156.2 LGSS versa sobre los supuestos que considera enfermedad de trabajo. En el apartado e) de dicho art de la LGSS se hace referencia aquellas enfermedades que contraiga el trabajador, y que no estén incluidas en el art 157 LGSS, con motivo de la realización de su trabajo, teniendo que probar para ello que la enfermedad ha tenido su causa exclusiva la ejecución del trabajo. Continuando con este precepto, en su apartado f) incluye como enfermedad de trabajo a aquellas enfermedades que el trabajador padecía con anterioridad al trabajo, pero que se han visto agravados por el desencadenamiento de una lesión constitutiva de accidente. Por último en el apartado g) del art 156.2 LGSS se incluye como enfermedad de trabajo a aquellas consecuencias de accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyen complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tenga su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación. Esto quiere decir que aquellas enfermedades que padecía el trabajador con anterioridad a la concurrencia de un accidente se ve modificada o agravada, por tanto tendrá la calificación de enfermedad de trabajo.

El art 157 LGSS define la enfermedad profesional como aquella que es contraída por el trabajador a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades que se especifiquen en el cuadro aprobado por las disposiciones de aplicación y desarrollo de esta ley. Dicha enfermedad ha de estar provocada por la acción de los elementos que se indican en dicho cuadro para cada enfermedad profesional. Por tanto, para que una enfermedad sea calificada como profesional tiene que estar provocada por el desarrollo de una de las actividades especificadas en el cuadro y al mismo tiempo ha de ser producida por la acción de unos elementos concretos que también están indicados de manera concreta para cada enfermedad profesional.

En cuanto a la enfermedad común viene recogida en el art 158.2 LGSS, considera como tal a aquellas alteraciones que se producen en la salud y no tienen la condición ni de AT, ni de enfermedad profesional, ni de enfermedad de trabajo.

Por tanto, las enfermedades que no estén incluidas en el cuadro de enfermedades profesionales, tendrán la calificación como de enfermedad común, sin embargo, el art 156.2 e), incluye otras

enfermedades que no aparecen en el cuadro de enfermedades profesionales , pero estas pueden ser consideradas si se prueba que la enfermedad contraída es por causas exclusivas del trabajo.

El infarto de miocardio (músculo del corazón) es la detención repentina de la irrigación sanguínea de una parte del músculo cardiaco (miocardio), producido por la obstrucción de alguna de las arterias coronarias. Lo cual, conlleva a la destrucción de la parte del tejido cardiaco afectada. Es habitual que se produzca por un coágulo sanguíneo que obstruye una arteria deteriorada con anterioridad por la arteriosclerosis<sup>83</sup>. Es una de las enfermedades que más se dan entre los trabajadores y que mayores problemas suscitan a la hora de su calificación, más aún, cuando se produce en el trayecto de ida o vuelta al trabajo. Como se ha dicho, no existe presunción de laboralidad en el art 156.3 LGSS, ya que solo engloba a las enfermedades laborales ocurridas en tiempo y lugar de trabajo.

En un primer momento, la jurisprudencia estimaba que el infarto de miocardio era en todo caso una enfermedad de etiología común y, por lo tanto, no se sufría como consecuencia del desempeño del trabajo, sino que por mero azar se podía manifestar en éste. No obstante, en los años 70 comienza a plantearse su consideración como accidente de trabajo. Se contesta a la postura inicial argumentando que es posible una vinculación notable con las vinculaciones de esfuerzo, tensión, responsabilidad y estrés que pueden estar presentes en el ambiente laboral. Aunque no se considerase que el infarto guardase relación causa-efecto con el trabajo cuando ya existían en el individuo antecedentes de patologías cardiacas. Sin embargo, cabe recordar que el art 156.2 LGSS también otorga la calificación de accidente de trabajo a aquellas enfermedades o defectos padecidos con anterioridad y que se agravan por el desempeño del trabajo. Por lo que parece más razonable distinguir dos supuestos. El primero, en el caso de que la persona no padeciera antecedentes o precedentes patológicos, debería probar la patología exclusiva del trabajo en el desenlace del infarto. Mientras que de haber un historial patológico, deberá probar que sus tareas han agravado su patología preexistente<sup>84</sup>

La relación de causalidad del infarto con el trabajo devendrá, por la simple identificación de una fuerza lesiva suficiente en el trayecto, o por su configuración como fuerza lesiva localizada fuera del trayecto pero vinculada de forma inmediata a la actividad laboral, como pueden ser: el estrés, la

---

83 Enciclopedia de la salud: <http://www.encyclopediasalud.com/definiciones/infarto-de-miocardio/>

84 TOSCANI GIMENEZ, D.: « El infarto de miocardio in itinere, ¿accidente de trabajo o no?», *Gestión práctica de riesgos laborales*, n47, pág. 21, (2008).

tensión, y, el esfuerzo vinculado al trabajo<sup>85</sup>.

Así, según la doctrina sentada por el Tribunal Supremo, existe relación con el trabajo en el supuesto concreto de un trabajador que sufre un infarto de miocardio en el vestuario<sup>86</sup> antes de comenzar su jornada, empleando cierto tiempo en el cumplimiento de una obligación como es la de proveerse de los equipos de protección individual (EPIS), permitiendo en este caso el juego de la presunción establecida en el art 156.3 LGSS para el accidente ocurrido en el lugar y tiempo de trabajo.

Con esta solución, el Tribunal Supremo subraya, no se trata de alterar la doctrina genéricamente establecida en relación a los infartos de miocardio sufridos por un trabajador en el vestuario antes de comenzar su jornada, si no de matizarla en atención a ciertas circunstancias relevantes<sup>87</sup>.

Por otro lado, no se considera laboral el infarto sufrido por un trabajador cuando se dirigía al lugar donde tenía aparcada la furgoneta de la empresa con la que se dirigía al trabajo<sup>88</sup>. Ya que la presunción de laboralidad del accidente de trabajo establecida en el art 156.3 LGSS, solo alcanza a los acaecidos en el lugar y tiempo de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida o vuelta del trabajo, al igual que la asimilación a accidente *in itinere* se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas o violentas producidas por agentes externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación. En este mismo sentido el trabajador que sufre un infarto en el portal de su domicilio (ámbito privado), aunque la salida fuera motivada por el trabajo, no es considerado *in itinere*<sup>89</sup>. Igualmente no es considerado *in itinere* el infarto que sufre un trabajador en el parking una vez finalizada la jornada<sup>90</sup>.

---

85 REMIGIA PELLICER, D.: « Infarto y accidente de trabajo», Valencia, TIRANT LO BLANCHT, pág 33, (2002).

86 Los vestuarios constituyen lugar de trabajo, así ha sido admitido por la jurisprudencia: SSTS 20 diciembre 2005 (rec 1945/2004); 14 julio 2006 (rec 787/2005); 20 noviembre 2006 (rec 3387/2005); 14 marzo 2007 (rec 4617/2005).

87 STS 4 octubre 2012 (rec 3402/2011).

88 SSTS 18 enero 2011 (rec 3558/2009); 24 junio 2010 (rec 3542/2009).

89 STSJ La Rioja 11 octubre 2016 (rec 161/2016).

90 STSJ Madrid 18 septiembre 2015 (rec 194/2015).

## 8. EXCLUSIONES

La LGSS contempla en su art 156.4, una serie de supuestos que no tienen la consideración de accidentes de trabajo:

a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. No se consideran fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos a la naturaleza.

b) los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

### 8.1 Fuerza mayor, conducta temeraria o dolo e imprudencia profesional

Se entiende por fuerza mayor extraña al trabajo, aquellas situaciones de peligro que el empleador no puede prever ya que se trata de una situación que no viene dada por el trabajo que desempeña el empleado en ese momento, por lo tanto no entrarán dentro de la consideración de AT.

El art 156.4 LGSS establece los supuestos que no tendrán la consideración de AT, así en su apartado a) hace referencia a “aquellos que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente”

El Real Decreto de 24 julio de 1989 por el que se publica el Código Civil, considera fuerza mayor en su art.1.105 a “aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o, que previstos, fueran inevitable”

La LGSS en su art 156.4 b) no diferencia entre dolo e imprudencia temeraria, se limita a establecer que cuando concurren dichas circunstancias no tendrán la consideración de AT.

El dolo supondría una voluntaria y consciente asunción del resultado producido por el accidente con el propósito de obtener un beneficio<sup>91</sup>. Por lo que no tiene cabida en los accidentes *in itinere*.

La imprudencia temeraria se puede definir como la falta de la más elemental cautela o prudencia que

---

91 ROMERO RODENAS, M<sup>a</sup>.J.: «El accidente de trabajo en la práctica judicial», cit., pág. 52.

debe exigirse en los actos humanos susceptibles de causar daño o como aquella conducta en la que el autor asume riesgos manifiestos, innecesarios y esencialmente graves, ajenos al usual comportamiento de las personas suponiendo el patente y claro desprecio del riesgo y de la prudencia mas elemental exigible<sup>92</sup>.

Para la calificación como accidente *in itinere*, a parte de los requisitos ya enumerados, hay que prestar atención a la conducta desarrollada por el trabajador, más aún, si se utilizan medios de locomoción para el desplazamiento, que suelen entrañar algún riesgo.

La LGSS, en su art 156.5, habla de la imprudencia profesional en su apartado a) definiendola como aquella “que sea consecuencia del ejercicio habitual del trabajo y se derive de la confianza que este inspira”. La imprudencia temeraria está recogida en el art 156.4 en su apartado b) de la LGSS como “ 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”.

Los conceptos de imprudencia profesional e imprudencia temeraria son sensiblemente distintos, si bien esta diferenciación es necesaria ya que dependiendo de la imprudencia el accidente se calificará de trabajo o no.

La imprudencia profesional es la conducta negligente en que incurre el trabajador, derivada de la confianza que inspira la ejecución habitual de los mismos actos sin consecuencias dañosas y sin que el sujeto tenga conciencia de la exposición a un peligro, en cambio cuando se produce un accidente por imprudencia temeraria del empresario o del trabajador, este actúa de manera consciente e intencionada asumiendo un riesgo. Es decir, se trata de aquella conducta que excediéndose del comportamiento normal de una persona, crea un riesgo innecesario que ponga en peligro la vida o los bienes, conscientemente, o cuando el trabajador consciente y voluntariamente contraría las ordenes recibidas del patrono, o las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona<sup>93</sup>.

A efectos del accidente *in itinere*, la diferenciación entre las dos imprudencias no tiene consecuencias, ya que en la imprudencia temeraria aparece en la legislación como un factor que puede variar la calificación de la lesión sufrida, pudiendo romper el elemento principal del

---

92 ROMERO RODENAS, M<sup>a</sup>.J.: «El accidente de trabajo en la práctica judicial», cit., pág. 55.

93 CAVAS MARTÍNEZ, F.: « El accidente de trabajo in itinere», cit., pág. 42 y ss.

accidente *in itinere*, el ya citado nexo causal.

La imprudencia profesional no rompería el nexo causal, ya que deriva del ejercicio habitual y confianza que inspira el trabajo. Empero, su calificación como *in itinere* no es posible, no aglutina al trayecto, si no que está determinada por la prestación de servicios. Así lo afirma Cavas Martínez<sup>94</sup>: tratándose de accidentes de trabajo *in itinere*, no tiene objeto hablar de imprudencia profesional.

Lo que debe entenderse por imprudencia temeraria a estos efectos no coincide plenamente con el significado de la imprudencia temeraria sancionadora en el Derecho Penal. Se trata de conceptos distintos porque persiguen fines diversos: a nivel penal se castigan las conductas imprudentes para proteger de ellas a la sociedad, mientras que en el ámbito sociolaboral se trata de determinar si se tiene o no derecho a la protección específica del accidente de trabajo<sup>95</sup>.

Atendiendo a la jurisprudencia, aunque pueden servir de norma para la interpretación, la configuración de los conceptos de dolo e imprudencia en el Código Penal, de carácter más rígidos, severo e inflexibles, y que por propia naturaleza rechazan la aplicación de la analogía, los mismos no son enteramente extrapolables al ámbito configurador del accidente de trabajo en la Ley General de la Seguridad Social. Es decir, la legislación social, a efectos de la protección de la contingencia de accidente laboral, trata de "defender" al trabajador de toda falta de cuidado, atención o negligencia, que no lleve a una calificación como imprudencia temeraria, y se cometa dentro del ámbito de su actuación profesional»<sup>96</sup>.

Se considera conducta temeraria cuando, el trabajador que intenta salir de su vivienda por el balcón, para iniciar el trayecto, porque la puerta principal estaba bloqueada, y entonces se cayó desde un voladizo. Es temeraria tal conducta ya que asume riesgos manifiestos innecesarios y especialmente graves ajenos a la conducta usual de las gentes y es claro que la actitud del trabajador de salir de su vivienda por un balcón para descender por su fachada, comporta la omisión de las mínimas normas de prudencia, asumiendo un riesgo manifiesto, como así aconteció<sup>97</sup>. Al igual, que el trabajador que cruza a pie una zona no habilitada para ello y por un lugar de elevado tráfico. La imprudencia del peatón fue grave, pues saliendo de la andanada central no transitable cruzó caminando en sentido

94 CAVAS MARTÍNEZ, F.: « El accidente de trabajo *in itinere*», cit., pág. 43.

95 LASAOSA IRIGOYEN, E.: « Accidente de trabajo *in itinere*, cannabis y alcohol», *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, nº58, pág. 2, (2011).

96 STS 13 marzo 2008 (rec 4592/2006).

97 STSJ Andalucía, 24 enero 2007 (rec 2444/2006).

diagonal una vía rápida de gran circulación, por lugar no destinado a tal efecto. Tal conducta, ya razona la temeridad, pues despreciando elementales normas de cautela el peatón generó de manera irreflexiva y consciente un grave riesgo para la circulación y para sí mismo<sup>98</sup>.

No es considerada conducta temeraria cuando, el trabajador que cruza la vía del tren para regresar a su domicilio y es arrollado por el tren. Era necesario cruzar la vía del tren para regresar a su domicilio desde el centro de trabajo, por lo que esa ruta la hacía a diario. Las conclusiones que obtiene la sala son: que el trabajador al ocurrir el siniestro acudía a su domicilio, que para acudir a su domicilio ineludiblemente tenía que cruzar la vía del tren, lo que hacía de modo habitual, y, al efectuarlo, coincidió su cruce con el paso del tren, atropellando al trabajador, causando su muerte. No es considerado imprudencia temeraria ya que al realizar a diario el trayecto y por tanto cruzar la vía del tren, se extrae de este hecho una confianza que una persona llega a tener, cuando de modo continuo y reiterado efectúa un recorrido, en que en alguna ocasión llega a olvidarse de las normas de precaución y cautela, las cuales suele cumplir a diario<sup>99</sup>.

Por ello la calificación como temeraria de la conducta del trabajador, la determinará la asunción de riesgos, de modo que lo difícil es determinar donde está el límite de la conducta normal y da paso a una conducta arriesgada. Esta problemática se intensifica cuando el accidente ocurre en el trayecto.

## 8.2 Accidentes de tráfico

El accidente de tráfico reúne en sí mismo dos características muy peculiares desde el punto de vista de la siniestralidad laboral: De un lado, cuando existe una intervención decisiva del accidentado en la producción del accidente la apreciación de su influencia debe realizarse caso por caso. La singularidad que debe prestarse a los comportamientos de los sujetos intervinientes exige este tipo de individualización, atendiendo a los aspectos subjetivos y su influencia en la producción del accidente<sup>100</sup>. De otro lado, generalmente la infracción de las normas de tráfico comporta la existencia de un ilícito reglamentario, difícilmente catalogable como imprudencia temeraria y con ello, la dificultad para exportar hacia el ámbito laboral<sup>101</sup>.

Se viene considerando irrelevante para provocar la ruptura del nexo causal la simple infracción

98 STSJ Cataluña 26 marzo 2015 (rec 7596/2914).

99 STS 10 mayo 1988 (roj 14546/1988) ; TSJ Andalucía 20 febrero 2001 (rec 3207/1999).

100 BALLESTER PASTOR, M<sup>a</sup>.A.: «Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas», cit., pág. 65.

101 ARIAS DOMÍNGUEZ, A y SEMPERE NAVARRO, A.V.: «Accidentes laborales de tráfico», cit., pág. 3.

delas normas de tráfico, de tal modo que, solo las faltas de extrema gravedad no justificadas por ningún motivo legítimo y siempre que quien en ella incurra tenga la clara conciencia de que aumenta necesariamente el riesgo que afronta, pueden determinar aquella consecuencia<sup>102</sup>.

De esta forma, se aprecia imprudencia temeraria cuando el trabajador conduce un ciclomotor hacia su lugar de trabajo en dirección prohibida y se choca con un automóvil. Esta conducta por parte del trabajador es reveladora de la ausencia de precaución y cuidado elemental, al engendrar de manera consciente e inmotivada un peligro cierto y notable para sí y para terceros<sup>103</sup>. Otro supuesto es el del trabajador que se dirigía desde su domicilio al centro de trabajo conduciendo un ciclomotor, al llegar a una rotonda se detuvo ante una señal en rojo del semáforo, pero antes de que se encendiera la luz verde inició la marcha, asumiendo un riesgo, impactando contra otro vehículo que circulaba en el cruce<sup>104</sup>. Con anterioridad, se había considerado como imprudencia simple, adelantamiento antirreglamentario<sup>105</sup>.

Este cambio en la interpretación de la imprudencia por parte de la jurisprudencia viene acompañado de la evolución de la sociedad en cuanto a la concienciación sobre el respeto de las normas de circulación. Actualmente, dichas infracciones están tipificadas como graves, en el art 76 de la Ley 6/2015 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial (en adelante, LTCVMS).

De otra forma, no es considerada imprudencia temeraria, cuando el trabajador se queda dormido al volante e invade el carril contrario. La sentencia concluye que “al producirse el accidente en el trayecto del domicilio al lugar del trabajo ha de calificarse como accidente "in itinere" (los que sufre el trabajador al ir o al volver al lugar del trabajo art. 156.2 a de la LGSS.), manteniéndose vivo el nexo causal trabajo-lesión, que no se rompe por la conducta del trabajador accidentado, al no encuadrarse dentro del supuesto de imprudencia temeraria a que se refiere el art. 156.4 b) del mismo cuerpo legal, pues, como tal se ha de entender aquella que vulnera las más esenciales normas de precaución, con conciencia del riesgo y peligro que supone tal vulneración, no suponiéndolo, la simple imprudencia, ya sea con o sin infracción de reglamentos; por lo que no cabe considerar la conducta del trabajador fallecido, como constitutiva de tal imprudencia temeraria”<sup>106</sup>. En este mismo sentido, el trabajador que tiene un accidente de tráfico con una motocicleta, la cual no es suya ni tiene permiso de conducir para tal vehículo, no es justificación suficiente para considerar

102SEMPERE NAVARRO,A.V. y LUJÁN ALCARAZ, J.: «Accidente de trabajo *in itinere*», cit.,pág. 2.

103STS 22 enero 2008 (rec 4756/2006).

104STS 18 septiembre 2007 (rec 3750/2006).

105 STSJ Andalucía 9 enero de 1995 (rec 158/1994).

106 STSJ Galicia 19 enero 2004 (rec 1512/2001).

que el trabajador accidentado haya incurrido en imprudencia temeraria suficiente como para calificar como laboral<sup>107</sup>, en cambio si comporta una infracción muy grave recogida en el art 77.k) de la LTCSV.

Los tribunales, del orden laboral, se encargan de atender en que circunstancias concretas ocurren los accidentes y a partir de estas determinar si la conducta del trabajador se aprecia como temeraria o no.

### 8.2.1 Exceso de velocidad

La conducción con exceso de velocidad es uno de los supuestos más comunes de producción de los accidentes laborales de tráfico. Los criterios jurisprudenciales, parecen estar claros, no presentando criterios demasiado divergentes, más allá de alguna resolución peculiar<sup>108</sup>.

Hay disparidad de criterios en cuanto a la consideración de exceso de velocidad.

La Ley Orgánica 10/1995 del 23 de noviembre del Código Penal (en adelante, CP), en su art 379.1, considera un exceso de velocidad conducir un vehículo de motor o ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente. En este caso se trata de un delito contra la seguridad vial.

El TS en unificación de doctrina, entiende que una sobrevelocidad demostrada es aquella que se produce cuando el conductor circulaba a 90 km/h en un carril de deceleración de una autovía cuando la velocidad máxima indicada era de 40 km/h<sup>109</sup>. Otra Sentencia, del Tribunal Superior de Justicia de Murcia<sup>110</sup>, entiende que existe sobrevelocidad en aquel accidente ocurrido en un ramal de salida de la autovía, cuando el vehículo, que circulaba a una velocidad de 85 o 90 Km/h, se introdujo en la curva de salida de la autovía, señalizada con tres indicaciones sucesivas de limitación de velocidad a 90,70 y 40 km/h y otra señal de "curva peligrosa a la derecha", sin reducir la velocidad, por lo que se salió de la calzada por el margen izquierdo de la misma.

Ambos hechos demuestran que la diferencia de cincuenta kilómetros hora con la velocidad

---

107 STSJ Andalucía 23 junio 2000 (rec 217/2000).

108 ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: «Accidentes laborales de tráfico», cit., pág. 73.

109 STS 13 marzo 2008 (rec 4592/2006).

110 (Rec. 914/2005).

permitida, comportan un exceso de velocidad y que conducían de forma antirreglamentaria, ya que ambos transgreden los límites de velocidad.

Así mismo la LTCSV considera el exceso de velocidad como infracción muy grave, en su art 77.a) en virtud del cual “No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida”

En conclusión, cada ordenamiento tiene una finalidad distinta y por ello, cada uno, entiende de forma distinta e imputa de manera distinta el exceso de velocidad. Por ello, la legislación penal entiende el exceso de velocidad como un delito, mientras que la legislación laboral no.

### 8.2.2 Consumo de alcohol

En los accidentes ocasionados *in itinere* por el consumo de alcohol no se presume la laboralidad del mismo y esta circunstancia debe ser probada por quien la alega, se aboga por aplicar criterios más precisos y claros, siendo usual referirse al código penal y los límites de alcohol aspirado por litro de sangre que considere punible a efectos de conducir vehículos. De esta manera, la presencia de alcohol en sangre en los límites prohibidos por el código penal para sancionar la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas se configura como uno de los elementos que conforman la imprudencia temeraria cuando el trabajador tiene un accidente de tráfico *in itinere*<sup>111</sup>.

El CP en su art. 379.2, castiga la conducción de un vehículo a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

La LTCSV, en su art 77.c) califica como conducta muy grave conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas. Por lo tanto, los distintos ordenamientos se complementan para castigar la conducción bajo los efectos de dichas sustancias.

Hay un gran cantidad de litigios en el ordenamiento jurídico sobre accidentes de trabajo de tráfico

---

111 SEMPERE NAVARRO, A.V. y LUJÁN ALCARAZ, J.: «Accidente de trabajo *in itinere*», cit.,pág. 77 y ss.

rodado por consumo de alcohol<sup>112</sup>. Muchos de los conductores, a parte de la ingesta de alcohol, también habían ingerido estupefacientes y sobre pasado el límite de velocidad, lo cual intensifica la concurrencia de imprudencia temeraria, y hace imposible su calificación como accidente *in itinere*.

En este sentido, el TSJ Cataluña<sup>113</sup> ha entendido que el trabajador que conducía con un nivel de alcoholemia de 1,02 g/l, siendo el máximo permitido de 0,5g/l, por lo que duplica la tasa, existiendo además restos de cannabis en orina, ambos hechos tienen una mayor repercusión en la merma de la capacidad de reflejos y facultades del conductor, que circulaba a una velocidad inadecuada, aumentando con ello el nivel de peligrosidad y riesgo de accidentalidad. Todo ello, lleva a la concurrencia de la conducta temeraria por parte del trabajador al ponerse al volante y siendo consciente del peligro que entrañaba. En este mismo sentido, el trabajador que conducía bajo los efectos del alcohol y cocaína, presentando unas cantidades muy superiores a los límites establecidos, se salió de la calzada mientras realizaba el trayecto desde su domicilio al centro de trabajo. La actitud por parte del trabajador, supone una asunción de la acción de circular por la vía pública, conduciendo el vehículo en condiciones de intrínseca temeridad con desprecio del riesgo de forma consciente, lo que, en su proyección laboral, tiene como consecuencia el que se considere que no hubo accidente de trabajo, al ser exigible a cualquier persona que se dispone a conducir un vehículo, hacerlo en las debidas condiciones, contando con capacidad, reflejos y facultades para ser dueño de la actividad que realiza al volante de un vehículo, y que haga previsible la idoneidad para poder reaccionar ante un accidente de tráfico<sup>114</sup>.

La conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas es un indicio demostrativo de imprudencia temeraria. Aún así hay que analizar si incurren otras circunstancias. En algunos supuestos<sup>115</sup>, la demostración de cantidad de alcohol que contenía el conductor no es suficiente como para determinar que la imprudencia temeraria haya sido producida por los efectos de este<sup>116</sup>.

Así la ya citada sentencia del TSJ Cataluña de 3 de febrero de 2011, no descarta la laboralidad del siniestro, si bien es cierto que el fallecido conducía su vehículo bajo ciertos efectos del alcohol y las

---

112 En este sentido, STSJ Castilla y León 21 septiembre 2009 (rec 1274/2010).

113 (rec 7030/2009).

114 STSJ Andalucía 12 noviembre 2009 (rec 3978/2008).

115 SSTSJ Cataluña 2 marzo 2015 (rec 7371/2014); Madrid 18 septiembre 2006 (rec 1789/2006); Aragón 23 junio 2010 (rec 386/2010).

116 La STSJ 2 marzo 2015 (rec 7371/2014) califica accidente *in itinere* el infortunio ocurrido a un trabajador cuando regresaba a su domicilio e invade el carril contrario colisionando frontalmente con otro vehículo, no se aprecia imprudencia temeraria, aunque el conductor presentaba una alta tasa de alcohol, el suceso ocurrió por irregularidades en la autopista.

drogas resulta ser que esta circunstancia no guarda relación de causalidad eficiente y eficaz con la producción del accidente, que tiene lugar al esquivar la maniobra de un camión que intentaba cambiarse de carril en la autopista por la que circulaba correctamente el trabajador, y para evitar la colisión con el mismo efectúa una brusca maniobra hacia la izquierda y un posterior giro a la derecha para eludir el impacto contra la valla de protección, lo que provoca que atreviese la calzada y finalmente resulte alcanzado por el camión<sup>117</sup>. Por lo tanto, no se puede demostrar imprudencia temeraria por parte del trabajador.

### 8.3 Agresión por un tercero

El accidente *in itinere* puede ser causado por una agresión de una tercera persona. Así la LGSS, en su art 156.5.b), precisa que “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”. No descarta el carácter profesional cuando el accidente es producido por un tercero. Este precepto puede llevar a una conclusión certera: cuando la agresión no guarde relación con el trabajo, el supuesto no se puede calificar como accidente laboral, si bien esta conclusión ha de interpretarse de forma extensiva, ya que deriva 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<sup>118</sup>. La conclusión única que se obtiene es que cuando la agresión que sufre el trabajador por parte de un tercero (sea en el lugar de trabajo o *in itinere*) obedece a razones personales entre agresor y agredido, cobra fuerza la excepción legal y el resultado lesivo de la agresión no puede calificarse como accidente de trabajo<sup>119</sup>. Cuando la agresión obedezca a motivos determinados ajenos al trabajo y próximos a circunstancias de agresor y agredido, se excluirá la calificación como accidente de trabajo.

El TS considera accidente *in itinere*, el robo con violencia que sufre una trabajadora cuando regresaba del trabajo a su domicilio, no se puede presumir la existencia de una relación previa entre la trabajadora y el agresor<sup>120</sup>. La sala fundamenta que se trata de un caso fortuito, que no hubiera acontecido de no haber ido a trabajar y se produce en hora contigua al fin de la jornada, en lugar adyacente al centro de trabajo. En este mismo sentido, considera accidente *in itinere* el homicidio de un trabajador víctima de un robo con violencia cuando se dirigía a su casa<sup>121</sup>. La STSJ de Asturias

117 STSJ Cataluña 18 julio 2006 (rec 149/2004).

118 STSJ Cataluña 5 diciembre 2006 (rec 6355/2005).

119 STS 20 febrero 2006 (rec 4145/2004).

120 STS 14 octubre 2014 (rec 1786/2013).

121 STSJ País Vasco 2 junio 2015 (rec 896/2015).

de 15 septiembre de 2006, califica *in itinere*, la agresión causada dolosamente por un tercero, sin relación alguna con el trabajo, al salir del trabajo. Considera que es innegable la relación de los hechos con el trabajo de la víctima, pues iniciado por esta el desplazamiento desde el centro de su trabajo hasta su domicilio y en la calle es cuando es atacada por un tercero, siendo de destacar que no consta relación alguna que el agresor pudiera tener con la demandante, pareciendo más bien que la eligió al azar, y bajo estas premisas cabe entender que si la trabajadora no hubiera salido del trabajo e iniciado el desplazamiento a su domicilio, el suceso no se habría producido<sup>122</sup>. De igual sentido es la STSJ Andalucía 16 julio 2016 la cual califica como *in itinere* el atraco a un trabajador cuando se disponía a acceder a su vivienda acabada la jornada laboral y es asaltado<sup>123</sup>.

En sentido contrario, específicamente, respecto a los accidentes *in itinere* provocados por terceros, el TS ha establecido que no se consideran accidentes de trabajo si la agresión se debe a rencillas personales al trabajo<sup>124</sup>, ni tampoco merece tal consideración si el trabajador se enzarza en una pelea voluntariamente<sup>125</sup>.

Sin embargo, el Auto del TS de 7 abril 2016, establece lo contrario. El fallecido era el tutor del aprendiz, y por la proximidad de los domicilios, le llevaba a diario al trabajo, para lo que el aprendiz acudía a su domicilio y le esperaba en el portal o en la rampa del garaje, de forma que el estrangulamiento que sufrió el trabajador a manos del aprendiz cuando le iba a trasladar al centro, deriva de un accidente laboral "*in itinere*", pues todo ocurrió en tiempo, lugar y trayecto al trabajo, sin que existieran entre agresor y agredido razones personales para el ataque, todo ocurrió en el garaje bajo o cercano a su casa, una media hora antes de la hora de entrada al trabajo y cuando iba a coger su vehículo, en el que diariamente se trasladaba a la empresa. En este caso la excepción final referida del 115.5 de la LGSS deberá interpretarse como excluyente de la calificación de accidente de trabajo cuando la agresión obedezca a motivos determinados ajenos al trabajo y próximos a circunstancias de agresor y agredido, pero no en los casos en los que, por las circunstancias, el suceso deba ser calificado como caso fortuito, tratándose de un hecho que no hubiera podido preverse o que previsto fuera inevitable, siendo inexcusable la imprevisibilidad del daño causado<sup>126</sup>. Por ello el accidente es considerado en este supuesto como un hecho fortuito, ya que el agresor primero le estranguló causando la muerte a su tutor, y luego le robó una cadena de oro que vendería. Determina que es accidente *in itinere* por no guardar relación con el trabajo el accidente que

122 STSJ Asturias 15 septiembre 2006 (rec 3094/2005).

123 STSJ Andalucía 16 julio 2015 (rec 959/2015).

124 STS 20 junio 2002 (rec 2297/2001).

125 STS 14 octubre 2010 (rec 1271/2010).

126 STS 7 abril 2016 (rec 2925/2015).

produjo la muerte del trabajador a manos de su aprendiz.

En conclusión, si entre el agresor y el agredido existe algún vínculo personal, es excluido por laboral el accidente, exceptuando si se demuestra que ese vínculo no es el determinante del suceso.

## 9. ESPECIAL REFERENCIA AL TRABAJADOR AUTÓNOMO Y TRABAJADORES ECONÓMICAMENTE DEPENDIENTES.

A parte del régimen general de la seguridad social, que ha sido el estudiado hasta ahora para el accidente *in itinere*, existen diferentes regímenes especiales, como es el de la minería y el carbón, trabajadores del mar, empleados del hogar, funcionarios públicos civiles o militares, estudiantes y el que nos ocupa, el régimen especial de los trabajadores autónomos (en adelante, RETA) .

Hay que tener en cuenta los indicios en el campo de aplicación del régimen general, pero, además, en virtud de la homogeneidad del sistema, el concepto de accidente de trabajo es en principio, aplicable a los trabajadores por cuenta ajena de los regímenes especiales, con ciertas salvedades<sup>127</sup>. Por ello, los distintos regímenes especiales han ido estableciendo expresamente el concepto de accidente de trabajo para los sujetos incluidos en su ámbito de aplicación<sup>128</sup>.

La ley 20/2007, de 11 de julio, del estatuto del trabajo autónomo, por el que se regula, en su art 1.1 define como trabajador autónomo a aquellas personas físicas que realicen de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena. También será de aplicación a los trabajos realizados de forma habitual, por familiares de las personas definidas anteriormente como trabajador autónomo, que no tengan la condición de trabajadores por cuenta ajena.

Como ya se ha visto en apartados anteriores, uno de los elementos configuradores del accidente *in itinere*, es el elemento subjetivo, según el cual, para que exista accidente de trabajo tiene que haber un contrato de trabajo, por lo tanto al tratarse de trabajadores por cuenta propia, este elemento no se puede dar.

La posibilidad o no de cobertura por accidente *in itinere* con relación a los trabajadores por cuenta propia estaba sometida a un dilema doctrinal. Parte de la doctrina interpretó que la conexión directa e inmediata con el trabajo establecida para el accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia impedía, por naturaleza, la propia existencia del accidente *in itinere*, aunque otra parte de la doctrina defendió la interpretación opuesta, argumentando que la línea de tendencia del sistema de

---

127 ALMANSA PASTOR, J.: «Derecho de la seguridad social», Madrid, TECNOS, pág. 237, (1989).

128 CHACARTEGUI JÁVEGA, C.: «El concepto de accidente de trabajo: su construcción por la jurisprudencia» cit., pag. 18.

seguridad social era hacia un progresivo acercamiento de los trabajadores por cuenta propia a los trabajadores por cuenta ajena, lo que consiguientemente requería que el art 156 LGSS, en lo posible fuera extendido al accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia. Pero el alcance de esta proyección del concepto de accidente de trabajo extensivo de los trabajadores por cuenta ajena a los trabajadores por cuenta propia se clarificó relativamente cuando apareció el art 3 del RD 1273/2003<sup>129</sup>.

Con este RD 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, en su art 3.3 a), sobre las contingencias y prestaciones, queda excluido los accidentes que sufre el trabajador al ir o al volver del trabajo. En su art 2, se encuentra la definición de lo que se entiende como accidente de trabajo del trabajador autónomo. Es aquel ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta.

En este sentido, habiéndose producido el accidente de circulación cuando el actor se dirigía desde el lugar donde se encontraba trabajando a un local de su propiedad, tal accidente debe ser considerado como un accidente de trabajo "en misión", que es una derivación del accidente de trabajo "in itinere", por lo que la calificación de las secuelas resultantes deben ser consideradas como derivadas de un accidente de trabajo. La regulación legal impide realizar tal calificación, por cuanto el art. 3-a del Real Decreto 1273/03 , determina que para los afiliados al RETA, como es el actor, no tendrán la consideración de accidente de trabajo los ocurridos al ir o volver al lugar del trabajo, como ocurrió en el caso<sup>130</sup>.

Se suprime en este caso toda referencia a la "ocasionalidad" y se exige de forma más estricta la conexión directa entre el accidente sufrido y la actividad profesional desempeñada.

El art 26 del Estatuto del Trabajo Autónomo regula la acción protectora del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Ajena. Establece, en su apartado tercero, para los llamados "autónomos dependientes" (en adelante TRADE).

Para que un trabajador sea considerado TRADE deben realizar una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona

---

129 BALLESTER PASTOR, M<sup>a</sup>. A.: « Significado actual del accidente de trabajo in itinere.Paradojas y perspectivas», cit., pág. 68 y ss.

130 STSJ Andalucía 24 enero 2007 (rec 2442/2006).

física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales. Está recogido en el art 11.1 de la Ley 20/2007.

Al darse esta peculiaridad de prestar sus servicios de manera exclusiva para el cliente y la dependencia económica la LGSS contempla su protección en el art 317, entendiéndose por accidente de trabajo toda lesión corporal del trabajador autónomo económicamente dependiente que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate<sup>131</sup>.

Con excepción de los autónomos dependiente, los términos para los autónomos en general son entonces más restrictivos que para los trabajadores por cuenta ajena, lo cual determina que algunos supuestos caracterizados como accidente de trabajo para los trabajadores del Régimen General no tengan la misma consideración cuando los sufre un trabajador por cuenta propia (como en el caso del accidente *in itinere*). La razón de que se instaure un concepto más restrictivo surge de las mayores dificultades que supone el control de la actuación del trabajador autónomo y de investigar los accidentes de este tipo de trabajador, ya que en sus accidentes laborales no interviene la Inspección de Trabajo y existe una mayor posibilidad de fraude. No están sometidos a control laboral u horario de trabajo, volumen o rendimiento de actividad laboral directa la expresión "con ocasión" queda reservada entonces sólo para los asalariados<sup>132</sup>.

Los trabajadores económicamente dependientes, en cuanto a la cobertura de accidentes de trabajo, encuentran más similitudes con la protección establecida en la LGSS que los trabajadores autónomos o por cuenta propia, prueba de ello es que los TRADE tienen reconocidas las contingencias por accidente *in itinere*, al igual que los del régimen general. De manera contraria a los del RETA.

---

131 STSJ Cantabria 21 febrero 2014 (rec 906/2003).

132 STS Madrid 20 noviembre 2015 (rec 364/2015).

## 10. CONCLUSIONES

**PRIMERA:** El concepto de accidente *in itinere* nace de la interpretación flexible y expansiva que realizan nuestros tribunales, amparando la posibilidad de aplicar al trabajador de forma favorable la contingencia en algunos supuestos en los que no se ha podido desvincular la relación existente entre el accidente y el trabajo. Así ocurre en los acaecidos en el trayecto de ida o vuelta al trabajo en los que no se ha podido desvirtuar el daño y su relación con el trabajo, ya que el trayecto es un acto necesario para desarrollar la actividad laboral.

**SEGUNDA:** La actual LGSS regula los accidentes de trabajo en su art 156, definiendola como “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo realizado que ejecute por cuenta ajena”. Esta caracterización resulta un tanto escueta en el momento actual, ya que el concepto ha sido modificado por la doctrina judicial, lo que ha provocada la creación de abundante jurisprudencia, la cual diferencia entre los accidentes propiamente dichos y los accidentes impropios (*in itinere*) y a su vez crea gran controversia a la hora de determinar, en cada supuesto objeto de estudio, la calificación del accidente y muchas veces provocando contradicciones, cuando en realidad, se trata de supuestos similares.

**TERCERA:** Atendiendo al tenor legal, los rasgos configuradores del accidente de trabajo son tres. En primer lugar, el elemento subjetivo, que es la relación laboral basada en un contrato, por lo que se trata de trabajadores por cuenta ajena y como consecuencia tiene que existir un contrato de trabajo que acredite la dependencia del trabajador al empresario. En segundo lugar, el elemento objetivo referido a la lesión corporal sufrida por el trabajador. La problemática de este elemento reside en que lesión muchas veces se asocia solamante a los daños físicos cuando en realidad también se puede tratar de un daño psíquico. Por último, el nexo causal es el elemento que radica mayor dificultad ya que se trata de la relación directa que se da entre el trabajo y la lesión concepto de escalabrosas aristas. Esta dificultad se incrementa cuando hay que demostrar la relación del trabajo y el accidente en los casos de suicidios, así como en los que acontecen en el tiempo de descanso.

**CUARTA:** El accidente *in itinere*, al tratarse de una modalidad de accidente de trabajo, reúne los elementos propios de este y al mismo tiempo tiene sus propios rasgos configuradores, tal como sucede en primer lugar con, el elemento teleológico, en cuanto el viaje no debe perder su justificación laboral. En segundo con el elemento cronológico, pues el accidente en trayecto ha de

ser en unas horas próximas a la salida o entrada del trabajo. En tercer lugar el elemento geográfico o topográfico, no en vano el trayecto debe de ser el habitual. Y por último el elemento mecánico, el medio de transporte ha de ser adecuado a cada concreta circunstancia. Estos elementos que configuran el accidente *in itinere* deben cumplirse conjuntamente, y a mayores, no romperse el nexo causal entre el accidente acaecido y la actividad laboral desarrollada.

**QUINTA:** Cada supuesto se debe estudiar de manera detallada, atendiendo a sus peculiaridades, y a la sociedad en la que vivimos actualmente, la cual está en continuo cambio. Esto provoca que el concepto de accidente *in itinere*, sea moldeado y cambiado progresivamente por la jurisprudencia. Prueba de que nuestros tribunales atienden a los continuos cambios que experimenta la sociedad, es el pronunciamiento del Tribunal Supremo del 26 diciembre de 2013, en el que se califica de *in itinere* el accidente sufrido por un trabajador cuando se desplazaba desde el domicilio familiar al domicilio laboral para posteriormente incorporarse al trabajo. Esta sentencia modifica los criterios interpretativos referidos a aquellos supuestos en los que el trabajador mantiene simultáneamente el domicilio habitual por razones de trabajo y el domicilio familiar al que se desplaza en los periodos de descanso. La concurrencia de doble domicilio en muchos supuestos es necesaria debido a las nuevas formas de trabajo que obligan a los trabajadores a una continua movilidad territorial y no se puede solucionar con un cambio de domicilio por el carácter temporal del trabajo.

**SEXTA:** En otras ocasiones la dificultad radica en determinar cuando acaba el espacio referido al ámbito privado del trabajador y pasa a formar parte del espacio público. Así, uno de los últimos pronunciamientos más relevantes ha señalado que el accidente que sufre un trabajador dentro de una finca privada cuando se dirigía a trabajar es *in itinere*, considera que ya se había abandonado el espacio personal y privado que constituye su verdadero domicilio.

**SÉPTIMA:** En algunas ocasiones el sistema legal llega a ser demasiado proteccionista, tal y como sucede cuando ocurre un accidente *in itinere* de tráfico rodado en el que el trabajador presenta tasas de alcolemia, aunque no lleguen al límite establecido por el CP, no debería de estar protegido aunque el consumo de alcohol no haya sido el desencadenante del accidente, se trata de una actuación realizada conscientemente por el trabajador, conociendo el peligro que entraña y por lo tanto se trata de una imprudencia temeraria.

**OCTAVA:** Mención especial merecen los accidentes sufridos por los trabajadores autónomos o por cuenta propia o los trabajadores autónomos económicamente dependientes que no disfrutan de un

contrato de trabajo. Por lo tanto, no tiene cabida el elemento subjetivo que configura el accidente de trabajo *in itinere*. A mayores está recogido, expresamente, en el art 3 del RD 1273/2003 su exclusión del accidente *in itinere* y si bien esta excepción no opera para los trabajadores económicamente dependientes, que gozan de la protección del accidente *in itinere*. Estos últimos cuentan con mayor similitud en cuanto a la protección de contingencias laborales respecto del régimen general de seguridad social respecto a la protección de accidentes de trabajo de los trabajadores autónomos.

## 11. BIBLIOGRAFÍA

ALONSO OLEA, M.: «El origen de la Seguridad Social en la ley de Accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900», Madrid, TECNOS, (1991).

ARIAS DOMÍNGUEZ, A Y SEMPERE NAVARRO, A.V.:« Accidentes laborales de tráfico» *Cuadernos de Aranzadi social*, n37, (2010).

ALMANSA PASTOR,J.: «Derecho de la Seguridad Social», Madrid, TECNOS, (1989).

BALLESTER PASTOR, Mº.A.:«Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas », Albacete, BOMARZO, (2009).

CABEZA PEREIRO, J Y FERNÁNDEZ PROLF, F.: «Presunción de laboralidad de los accidentes acaecidos en el lugar y tiempo de trabajo», Albacete, BOMARZO, (2009).

CARRILLO LÓPEZ, A.: «Análisis jurisprudencial del accidente de trabajo *in itinere*. Comentario de la sentencia del TS de 14 febrero de 2017», *Revista Internacional y comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*, n2, (2017).

CAVAS MARTÍNEZ, F.: « El accidente de trabajo in itinere», Madrid, TECNOS, (1994).

CHACARTEGUI JÁVEGA, C.: «El concepto de accidente de trabajo: su construcción por la jurisprudencia», Albacete, BOMARZO, (2007).

GARCÍA BLASCO, J.: «El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo», Granada, COMARES, (2009).

GARCÍA GONZÁLEZ,G.:«Los inicios de la previsión social en España: Responsabilidad patronal y seguro de accidentes en la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900», *Lex Social, Revista jurídica de los Derechos Sociales*, n2, (2015).

GARCÍA QUIÑONES, J.C.: « Reafirmación jurisprudencial del elemento teleológico en el accidente de trabajo in itinere» *Revista Crítica de Teoría y Práctica*, n1, (2003).

- KAHALE CARRILLO, D. T.: « El accidente de trabajo in itinere », León, EOLAS, (2008).
- LASAOSA IRIGOYEN,E.: «El accidente de trabajo in itinere, cannabis y alcohol», *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, n58, (2011).
- MARTÍN VALVERDE, A.: «Accidente de trabajo: formación y desarrollo de un concepto legal» en AAVV «Cien años de seguridad social», Madrid, FRATERNIDAD-MUPRESA y UNED, (2000).
- MARTÍN VALVERDE, A Y GARCÍA MURCIA, J.: « Accidente de trabajo: delimitación legal (II)», Tratado práctico de Derecho de Seguridad Social. Tomo I. ARANZADI, (2008).
- REMIGIA PELLIGER, D.: «Infarto y accidente de trabajo», Valencia, TIRANT LO BLANCHT, (2002).
- ROMERO RODERAS, M<sup>a</sup>.J.: «El accidente de trabajo en la práctica judicial», Albacete, BOMARZO, (2017).
- SANCHEZ PÉREZ, J: « El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial», *Revista Doctrinal Aranzadi*, n11, ( 2000).
- SÁNCHEZ PÉREZ, J.:«La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la STS 26 de diciembre de 2013», *Revista Doctrinal Aranzadi*, n3,(2014).
- SEMPERE NAVARRO, A.V « La noción del tiempo de trabajo y la presunción de laboralidad de los accidentes». *Repertorio de Jurisprudencia*, n10, (2006).
- TASCÓN LÓPEZ, R.: «El accidente de trabajo en misión», Valencia, TIRANT LO BLANCH, (2010).
- TOSCANI GIMÉNEZ, D.: «Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo». *Revista española de derecho del trabajo*, n161, (2014).
- TOSCANI GIMÉNEZ, D.: « El infarto de miocardio in itinere ¿accidente de trabajo o no?», *Gestión práctica de riesgos laborales*, n47, (2008).