

ANEXO I

Máster Universitario en Gestión de Personal y Práctica

Laboral

Facultad de Ciencias del Trabajo

Universidad de León

Curso 2013/2014

EL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*
WORKING IN THE ACCIDENT *ITINERE*

Realizado por el alumno D. Pedro Pinillas Carro

Tutorizado por la Profesora Dña Henar Álvarez Cuesta

ÍNDICE

RESUMEN. (4)

ABSTRACT. (5)

OBJETO. (6)

METODOLOGÍA. (7)

EL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

I.- Introducción. (9)

II- Accidente de trabajo: Concepto. (11)

III- Ampliación del accidente de trabajo. (13)

IV - Accidente *in itinere*. (14)

1-Elementos:

1.1- Teleológico y Topográfico. (14)

1.2- Cronológico. (23)

1.3- Mecánico. (27)

V- Concepto de accidente en misión. (31)

VI- Diferencias del accidente *in itinere* respecto del accidente en misión. (34)

VII- La no presunción de laboralidad del accidente *in itinere*. (39)

VIII- Supuestos excluidos de la consideración de accidente de trabajo. (42)

IX- Conclusiones. (52)

X- Bibliografía. (55)

RESUMEN

El trabajo aquí presentado aborda el estudio de los accidentes de trabajo, regulado al artículo 115 Ley General de Seguridad Social, y más concretamente el accidente *in itinere*, claro está, sin olvidar tampoco el accidente en misión.

En la primera parte del trabajo, y una vez desarrollado el concepto de accidente de trabajo, el presente trabajo se centra en el estudio pormenorizado del accidente *in itinere* y sus requisitos (teleológico, topográfico, cronológico y mecánico).

Por otro lado, se desarrolla el accidente en misión, enmarcándolo en su contexto y realizando una escueta diferenciación respecto al accidente *in itinere*. También se desarrolla la presunción de no laboralidad del accidente *in itinere*.

Continuando con el trabajo, en la última parte se desarrollan los supuestos que no tienen la consideración de accidente *in itinere* pero siempre enmarcándolos dentro de los casos de accidente *in itinere* aunque en algunos casos exista una visión general.

ABSTRACT

The work presented here deals with the study of accidents at work, based on Article 115 General Social Security Act, and more specifically the accident on the journey, of course, not forgetting the accident mission.

In the first part of the work, and once developed the concept of accident at work, this paper focuses on the detailed study of accident while traveling and their requirements (teleological requirement, topographical, chronological and mechanical).

Moreover, the accident develops the mission, framing in context and making a brief differentiation from the commuting accident. The presumption of non working patterns of commuting accident is also developed.

Continuing work on the last part the assumptions are not considered commuting accident but always develop framing them within commuting accident cases although there is a general view in some cases.

OBJETO

El objeto de la primera parte del presente trabajo es conocer en profundidad los accidentes de trabajo, su concepto y la protección que conllevan en general y luego, los derivados del accidente *in itinere* y los elementos que componen dicha causa de accidente de trabajo, a través, fundamentalmente, del artículo 115 de la LGSS y más concretamente el párrafo segundo de este mismo artículo donde viene definido el accidente *in itinere*. Es aquí donde también, se explican todos los requisitos que componen el accidente *in itinere* y las diferencias que existen entre cada uno de los elementos: teleológico, topográfico, cronológico y mecánico.

El trabajo es importante dentro del ámbito de este Máster porque trata un tema que da mucho juego en lo relativo a los accidentes de trabajo, en dicho Máster hemos desarrollado varias asignaturas que tratan este tipo de temas sino es de manera directa es de una manera más general pero siempre con mucha relación. Sobre todo porque tiene mucha relevancia y cada vez más en la vida cotidiana y también quizá de difícil comprensión ya que cuenta con un gran repertorio de excepciones.

En la segunda parte del presente trabajo, se expone en qué consiste el accidente en misión con las peculiaridades que este conlleva, los elementos que componen este tipo de accidente que son muy similares al los del accidente *in itinere*, cuenta con una gran distinción entre estos dos tipos de accidentes tanto teórica como después jurisprudencial intentando hacer comprender la distinción que existe entre uno y otro, ya que, en muchas ocasiones lleva a la confusión entre uno y otro. En esta segunda parte también se encuentran la presunción de no laboralidad del accidente *in itinere* y los supuestos excluidos del accidente de trabajo bien explicados.

METODOLOGÍA

Siguiendo, las indicaciones de la tutora, se ha seguido una metodología jurídica clásica. La primera labor desarrollada atendió a la recopilación del material oportuno y consistente en la regulación legal, la bibliografía sobre la materia (manuales, monografías y artículos doctrinales) y la abundante jurisprudencia existente sobre un tema tradicionalmente conflictivo y abierto a la interpretación de los Tribunales. Sin lugar a duda, los recursos materiales y personales de las bibliotecas de las Facultades de Derecho y Ciencias de Trabajo, así como del Área de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, han sido las fuentes principales e indispensables.

Más en concreto, una vez recopilado el material la tarea debía venir dada por la lectura y comprensión de la diferente normativa existente en relación a los accidente *in itinere*, procediendo al estudio no sólo de la legislación vigente. En el mismo sentido, se ha procedido, cuando se ha estimado, al comentario de sentencias de reciente publicación y que han tenido gran relevancia a lo hora de encuadrar el accidente *in itinere*.

Por otra parte, y por cuanto hace al fondo bibliográfico, se ha tratado de seguir las indicaciones del tutor sobre los manuales, monografías y artículos de revista que convenía utilizar, también realizando lecturas de sentencias y tomando en consideración las características y exigencias de un Trabajo de Fin de Máster. La finalidad consiste en no utilizar un repertorio escueto pero tampoco uno artificialmente excesivo, por lo que la bibliografía contenida en las últimas páginas supone un listado de las obras utilizadas para la elaboración del estudio y colocadas a lo largo de sus páginas en citas al pie de página.

Al tiempo, se procedió a la búsqueda de jurisprudencia sobre distintas cuestiones relacionadas con los accidentes de trabajo y, dentro del mismo, accidente *in*

itinere y accidente en misión, del acceso a las bases de datos de jurisprudencia de West-Law y de Tirant lo Blanch, sin olvidar otros buscadores jurisprudenciales.

Una vez completada cada una de las partes en que se divide el trabajo, la labor consistiría en revisar el trabajo y luego, enviárselo a la tutora, para detectar defectos tanto materiales como de contenido, todo ello para obtener una oportuna corrección, además de completar aquellos puntos que se consideraban poco desarrollados o escasos.

En último término, la elaboración de las conclusiones ofrece una reflexión final y algún apunte personal sobre el tema abordado para tratar de sintetizar aquellas cuestiones de mayor problemática.

EL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*

I. Introducción.

La figura más significativa dentro del accidente de trabajo es el accidente *in itinere* o en trayecto, regulado en el artículo 115.2 a) Ley General de la Seguridad Social, que considera como accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, puede tomarse también como paradigma de la irrelevancia de la culpa empresarial en la configuración de accidente de trabajo.

La calificación laboral *ex lege*² de los accidentes *in itinere* no se produce hasta el artículo 84.5 a) del Texto Articulado de la Ley de seguridad Social de 21 de abril de 1966.

Su reconocimiento como accidente de trabajo aparece en el artículo 7 del convenio número 121 OIT, que ordena a las legislaciones nacionales prescribir una definición del accidente de trabajo, incluyendo todo tipo de condiciones bajo las cuáles un accidente sufrido en el trayecto al ir o volver del trabajo es considerado como un accidente de trabajo.

²OSSORIO, M.: “*Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*”, Buenos Aires (Eliasta), 2000, pág. 664. “Si bien se puede afirmar que todas las obligaciones tienen su origen en la ley que las determina y protege los derechos que de ella se derivan, hay algunas que no se originan en la voluntad contractual de las partes, sino que nacen directamente de la autoridad de la ley que impone la obligación partiendo de un presupuesto dado, sin necesidad de que su causa inmediata se encuentre en un hecho humano. Son las llamadas obligaciones “*ex lege*”, entre las que cabe señalar la crianza y educación de los hijos, la obligación alimentaria, la evicción y redhibición y las obligaciones ocasionadas por las relaciones de vecindad”.

En estos trayectos hay un riesgo, pero en ese riesgo su relación causal con el trabajo (con las condiciones materiales, organizacionales, y ambientales de ejecución del mismo) es muy indirecta. El trabajo es sólo mera ocasión para que se manifieste el riesgo general del tráfico, al que gran parte de la población se expone cotidianamente. Se conforma así como laboral parte de la alta siniestralidad que ocasiona el fenómeno de utilización de vehículos a motor.

Accidente *in itinere*, es el que sufre el trabajador al ir o volver del trabajo, se trata pues, de una figura diferente de aquellos otros accidentes que acaecen cuando por razón de la prestación de servicios tiene el empleado que trasladarse a un lugar determinado, la terminología que llamó accidente *in itinere* fue una sentencia³ del año 1954 y desde entonces el término se ha venido empleando en la doctrina jurisprudencial, aunque algunas sentencias utilicen otras denominaciones como es el caso de accidente en trayecto, accidente laboral en el camino.

Se trata de una de las figuras con muchos imprecisos a la hora de delimitar su entorno dentro del Derecho de la Seguridad Social.

Por ello, será la víctima que sufre el accidente de trabajo o sus causahabientes los que deban acreditar los requisitos determinantes de este tipo de accidente de trabajo.

La concurrencia de los requisitos que delimitan esta figura ha de evaluarse en cada uno de los casos con un criterio amplio y flexible para poder acreditar razonablemente la necesaria relación de causalidad.

³ STS 1 de Julio de 1954 (RJ 1840)

El accidente *in itinere* cuenta con una serie de elementos que se pueden sintetizar en: elemento teleológico, requisito topográfico, requisito cronológico y requisito mecánico, aunque también cuenta con una serie de agentes lesivos o dolosos⁴.

II. Accidente de trabajo: Concepto.

Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

El artículo 115.1 del RD Legislativo 1/1994, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en lo sucesivo (LGSS) define el accidente de trabajo como la lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o como consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena. El nexo causal entre los dos elementos que en el Régimen General el precepto expresa con la frase "con ocasión o por consecuencia" resulta capital para que una lesión sea susceptible de ser considerada como accidente de trabajo. La clave de este precepto, centenario en su literalidad, es que el accidente lo es de trabajo, si tiene en el mismo su causa o es simplemente el trabajo su ocasión, entendiendo por ocasión "el quid que sin ser la causa pone a ésta en condiciones de producir efectos⁵".

Si bien el término "consecuencia" indica una causalidad inmediata, la expresión "con ocasión" es más amplia, admitiendo una causalidad mediata, cuando la lesión tenga, de alguna manera, su causa en el trabajo.

⁴FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: "*El Accidente de Trabajo en el sistema de la Seguridad Social*", Barcelona. (Atelier), 2007, págs.102 y ss.

⁵ ALONSO OLEA, M.: "*El origen de la Seguridad Social en la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900*", *RMTAS*, núm, 24, 2000, pág 23.

Existe una gran diferencia en orden a la protección dada entre las contingencias profesionales y las comunes, por ejemplo, es mucho más sencillo el acceso a las profesionales que a las comunes. Si la diferencia aumenta, no es porque se acreciente el nivel de privilegios de las contingencias de origen profesional, sino porque decrece la cobertura general del sistema de seguridad social, afectará fundamentalmente a la cobertura por riesgos comunes.

El origen de las prestaciones profesionales garantiza la percepción de la compensación social correspondiente independientemente de la solvencia del empresario que hubiera cumplido sus obligaciones de seguridad social. La cuantía de las prestaciones es diferente en atención al origen de la contingencia, ya que las bases reguladoras en las contingencias profesionales están más ligadas a las bases de cotización más recientes y se calculan conforme a bases de cotización por accidentes de trabajo y enfermedad profesional, esto puede dar lugar a cuantías superiores que las contingencias comunes.

Debe partirse del presupuesto de que la conceptualización del accidente *in itinere* carecía de trascendencia si no existiera diferencia relevante entre las contingencias comunes y las profesionales. No es de extrañar que a medida que se ha producido una progresiva reducción en el ámbito de cobertura dispensado por el sistema de seguridad social como consecuencia del progresivo incremento de los requisitos y condiciones de acceso a las prestaciones y del mayor número de garantías anticipadoras del fraude, haya adquirido una mayor importancia la amplitud del concepto de accidente de trabajo, y con él, del accidente *in itinere*⁶.

⁶ BALLESTER PASTOR, M^a.A.: “Significado actual del accidente de trabajo *in itinere*: paradojas y perspectivas”. Albacete (Bomarzo), 2007, págs. 26 y ss.

III. Ampliación del accidente de trabajo.

Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

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

- b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos.

- c) Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.

- d) Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.

- e) Las enfermedades, no incluidas en el artículo 116 LGSS, que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo.

- f) Las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.

g) Las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación.

IV. Accidente *in itinere*.

Uno de los elementos más relevante del actual momento en la evolución del accidente de trabajo y del accidente de trabajo *in itinere* es su acoplamiento y sentido con relación al sistema global de seguridad social⁷.

A- El lugar (teológico y topográfico):

Es el art. 115.2 a) el que, establece el concepto de accidente *in itinere* el que sufre el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo⁸, por ello suscita multitud de cuestiones en torno a la caracterización del trayecto. La primera guarda relación con los puntos geográficos que determinan espacialmente el trayecto relevante a efectos de su consideración como accidente *in itinere*. Uno de tales puntos queda determinado por la referencia al trabajo que hace el mismo artículo 115.2 a), el otro extremo queda indeterminado. Pese a todo esto, la jurisprudencia española ha desarrollado el concepto de accidente *in itinere* teniendo en cuenta como pieza clave el domicilio del trabajador⁹.

⁷ STS 29 de Septiembre de 1997 (RJ 2685)

⁸ STSJ Galicia, 15 de Diciembre de 2012 (JUR 8429)

⁹ STS 29 de septiembre de 1997 (RJ 22961), en la que se señala que la noción de accidente *in itinere* se construye en torno a dos ideas: el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador.

Estudios realizados con anterioridad entendían que el domicilio del trabajador no era necesario que fuese el legal y ni siquiera el habitual sino, más genéricamente, aquel del que procediera o al que se dirigiera con relación al trabajo, siempre que existiera un nexo causal entre ambos. Por ello, esta interpretación permitía incluir como punto inicial/final del trayecto lugares de mera estancia y no propiamente de residencia habitual, la residencia veraniega o el lugar donde pasaba los fines de semana.

Con carácter general llegó a reconocer que el punto de salida o llegada podrá no coincidir con el domicilio normal del trabajador.

De esta idea de domicilio apenas se excluían los lugares de inicio/destino que, por su distancia respecto al lugar de trabajo, impedían considerar que tenían relación directa y exclusiva con el trabajador y los destinos que suponía visitas esporádicas o atención a cuestiones estrictamente personales, y no propiamente retornos o punto final de un desplazamiento normal.

Se puede concluir que no era trascendente el concepto de domicilio, sino más generalmente el punto de partida /destino con vinculación directa y exclusiva con el trabajo.

En tales condiciones, el lugar del que se partía o al que se llegaba con relación al trabajo servía genéricamente para justificar la naturaleza *in itinere* del eventual accidente.

Las diferencias geográficas diferentes al domicilio habitual, siempre resultaba posible cuestionar que el punto geográfico en cuestión constituyera inicio/destino y no un objetivo geográfico que atendiera exclusivamente a razones personales.

En el fondo el objetivo perseguido por la jurisprudencia ha sido identificar la finalidad esencial del trayecto: si su finalidad era atender otro tipo de situaciones. En esta primera etapa se constata que, cuando aparecen finalidades mixtas (desplazamientos o lugares de vacaciones aprovechando la salida del trabajo) se aplica una interpretación extensiva que admite la catalogación de *in itinere*.

En esta interpretación extensiva, se advierte también cierta flexibilidad en la relevancia de los desvíos o atención puntual de asuntos extralaborales. Así, se consideró que no eliminaba la catalogación como accidente *in itinere* la parada de 30 minutos en un bar, la desviación para realizar compras o incluso la visita a un hijo hospitalizado. Otro caso, en el que una trabajadora se desplaza para desayunar en un local próximo al centro de trabajo y sufre un accidente de tráfico¹⁰; tampoco elimina esta catalogación el desvío para recoger al hijo que se encuentra en una guardería y en ese desvío sufre un accidente de tráfico¹¹.

Por ello se realiza una interpretación conjunta del elemento geográfico y del elemento cronológico en un intento por identificar la vinculación laboral del desplazamiento en cada caso. A esta fase corresponden multitud de pronunciamientos normales, correspondientes a patrones sociales de conducta que no rompen la vinculación con el trabajo o si suponen, por su entidad temporal y geográfica, un desplazamiento de naturaleza extralaboral.

Con el paso del tiempo se advierte un cambio fundamental en la interpretación de los puntos geográficos relevantes a efectos de conceptualizar el accidente *in itinere*. Fue a mediados de la década de los noventa cuando el Tribunal Supremo se pronunció abiertamente¹² acerca de la necesidad de que el punto de referencia inicio/destino con relación al domicilio cumpliera el criterio de normalidad. Se trata de un desvío para una

¹⁰ STSJ País Vasco, 16 de Diciembre de 2009 (AS 156)

¹¹ STSJ Cataluña, 11 de Mayo de 2005 (AS 1596)

¹² BALLESTER PASTOR, M^a.A.: “Significado actual del accidente de trabajo *in itinere*: paradojas y perspectivas”. Albacete (Bomarzo),2007, pág. 40 y 41

visita a un familiar, ya había impedido la catalogación como accidente *in itinere* en el pasado, y lo relevante es que la argumentación que se aporta para argumentar contra dicha naturaleza es la falta de carácter de domicilio normal del lugar de trabajo¹³.

A partir de entonces se inicia un cambio interpretativo a la hora de reconocer el accidente *in itinere* al que sucede con relación del domicilio familiar¹⁴ (diferente a la residencia personal), no siendo ni residencia secundaria ni lugar de comida o descanso. Se encuentra el accidente de tráfico sufrido durante el desplazamiento al domicilio de descanso de fin de semana¹⁵; o el accidente sufrido en el viaje de ida y vuelta de fin de semana o de vacaciones¹⁶.

También se niega esta calificación cuando el lugar de referencia es el domicilio de la compañera de trabajo, en el que había pernoctado, por no tratarse del domicilio habitual del trabajador, como por ejemplo: El demandante, al concluir su jornada de trabajo en el centro de la empresa, al dirigirse en un automóvil de su propiedad, en compañía de una mujer al domicilio de ésta, sufrió un accidente de tráfico, por cuyo motivo permaneció en situación de incapacidad temporal ; el accidente fue calificado como no laboral. Según los datos facilitados por el trabajador a la empresa, el demandante tenía su domicilio en otro lugar, en una vivienda de su propiedad y figurando empadronado en este municipio¹⁷. Se dice lo contrario, en el caso de un trabajador que sufre un accidente de tráfico en el trayecto desde su domicilio habitual al centro de trabajo, y tiene como lugar habitual de residencia el domicilio de su novia¹⁸.

La interpretación restrictiva llega al extremo de restar relevancia como punto de destino otro tipo de localizaciones geográficas distintas al domicilio. Así sucede, por

¹³ STS 17 de Diciembre de 1997 (RJ. 6851)

¹⁴ STSJ Extremadura, 6 de Septiembre de 2006 (JUR 211436)

¹⁵ STSJ Galicia, 18 de Octubre de 2011 (JUR 397494)

¹⁶ STSJ Cataluña, 31 de Mayo de 2002 (AS 2324)

¹⁷ STS 28 de Febrero de 2011 (RJ 2826)

¹⁸ STSJ País Vasco, 19 de Diciembre de 2006 (JUR 2007/ 94240)

ejemplo con el desplazamiento desde la empresa hasta un centro médico tras un permiso concedido precisamente con la finalidad de recibir asistencia sanitaria por una contingencia común previa¹⁹.

En general, se produce una interpretación radical del concepto de domicilio que comprende exclusivamente el habitual, entendiéndose por habitual el domicilio del trabajador. Tratándose del lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima (morada fija y permanente), es decir, lo que comúnmente denominamos vivienda cerrada y cubierto construido para ser habitado por personas²⁰.

Una sentencia muy famosa de León y de reciente publicación admite el domicilio de fin de semana como el lugar donde puede desarrollar su vida habitual. En este caso se trata de un trabajador que sufre un accidente de tráfico quedándose inválido al volver de su residencia de fin de semana al trabajo. Se constata, que la finalidad del viaje está determinada por el trabajo, existencia de un elemento geográfico y no se rompe la relación entre trayecto y trabajo. Dice la sentencia: “ que con fecha 29 de marzo de 2009 (domingo), y como era práctica habitual del actor, dado que iniciaba su jornada laboral el lunes a las 8 de la mañana en el expresado centro de trabajo, se desplazó con su vehículo propio desde su domicilio de Puente Almuhey (León), donde “descansaba los fines de semana”, hasta el domicilio de Almazán (Soria), donde vivía durante los días laborales de la semana, y sobre las 21:15 horas sufrió un accidente de tráfico a la altura del punto kilométrico 414,500 de la carretera N-234 (...). Se señala también que entre la localidad de Puente Almuhey (León) y la de Almazán (Soria), hay una distancia aproximada de 350 kilómetros; y, entre esta última y Los Rábanos (Soria), una distancia de 15 kilómetros aproximadamente.

¹⁹ STS 15 de Abril de 2013 (RJ 3839)

²⁰ STS 14 de Febrero de 2011 (RJ 2736)

La sentencia de instancia, con estimación de la demanda, declaró accidente de trabajo la contingencia determinante de la incapacidad temporal, pero la sentencia recurrida revocó esta decisión por entender que no se trataba de accidente “*in itinere*”, pues no concurre el elemento teleológico necesario para la calificación, al predominar en el desplazamiento el interés familiar, hay que entender que el trayecto en el que se ha producido el accidente no queda fuera del art. 115.2.a) de la LGSS .

En primer lugar, porque el domicilio del que se parte se define en los hechos probados de la sentencia de instancia como el domicilio del trabajador su domicilio frente al lugar de residencia por razones laborales (“donde vivía durante los días laborables de la semana”, según dice el hecho probado segundo), lo que permite concluir que es aquél el domicilio propiamente dicho como "sede jurídica de la persona" del art. 40 del Código Civil, sede en la que, junto al hecho material de residencia -que persiste, aunque, por razones de trabajo, ésta se traslade temporalmente a otro lugar- aparece el elemento intencional de querer continuar residiendo en ese lugar, elemento intencional que se expresa objetivamente mediante una conducta significativa: la vuelta periódica al mismo cuando las obligaciones de trabajo lo permiten.

En segundo lugar, porque la interpretación de las normas debe adaptarse a la realidad social, como impone el art. 3 del Código Civil, y está a la vista de la evolución de las nuevas formas de organización del trabajo y de la propia distribución de este en el hogar familiar está imponiendo unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos en el lugar del 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.

Todo ello determina que, si se quiere respetar la voluntad del legislador en los tiempos presentes, habrá que reconocer que en supuestos como el presente a efectos del punto de partida o retorno del lugar de trabajo puede jugar, según las circunstancias del caso, tanto el domicilio del trabajador en sentido estricto, como la residencia habitual a

efectos de trabajo. De esta forma, hay que apreciar que en el caso decidido concurren los elementos que definen el accidente *in itinere*.

En conclusión, se aprecia el elemento teleológico, porque la finalidad principal del viaje sigue estando determinada por el trabajo, puesto que éste fija el punto de regreso y se parte del domicilio del trabajador en los términos ya precisados. Está presente también el elemento cronológico, pues aunque el accidente tiene lugar a las 21,15 horas del domingo cuando el trabajo comenzaba a las 8 horas de lunes, lo cierto es que se viajaba desde un punto que ha sido definido como el domicilio del trabajador hasta el lugar de residencia habitual y el hacerlo a aquella hora, para después de un descanso, poder incorporarse al día siguiente al trabajo ha de considerarse como una opción adecuada. Y es que, aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar de trabajo, dirigirse a la residencia laboral no rompe la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral²¹.

El criterio finalista llevado a cabo por la jurisprudencia con relación al accidente *in itinere*, referido a aquel que con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical²². El art 115.2.c)²³ contempla una aclaración respecto a este caso, alcanza al que tiene lugar con relación al desempeño de tales actividades. Como es el caso de un trabajador que es delegado de personal de una empresa y sufre un accidente de tráfico cuando regresa de una asamblea²⁴; el infarto de miocardio sufrido por un trabajador por desempeñar cargo electivos de carácter sindical en una reunión de trabajo²⁵.

²¹ STS 26 de Diciembre de 2013 (RJ 371)

²² STSJ Islas Baleares, 20 de Mayo de 1997 (AS 1567)

²⁴ STSJ Cantabria, 18 de Julio de 2006 (JUR 250408)

²⁵ STSJ Andalucía, Sevilla 25 de Septiembre de 2003 (JUR 2004/139745)

Necesariamente la doctrina interpretativa ha tenido que aplicar criterios amplios, porque la ejecución de dichas actividades no tiene una localización clara y predeterminada.

La doctrina científica ha calificado de accidente *in itinere* “sui generis”²⁶ al producido en estas circunstancias, dado que no eran susceptibles del mismo régimen jurídico que se configuraba para el accidente *in itinere* ordinario. La interpretación judicial de este tipo de accidente *in itinere* se ha centrado exclusivamente en la determinación de la vinculación del trayecto al desempeño de tales actividades sin que se dé importancia al concepto de domicilio habitual o de lugar de trabajo.

Los Tribunales han aplicado este nuevo criterio extensivo en varias sentencias, como por ejemplo, un trabajador que mantuvo una reunión con el secretario general del sindicato, después de lo cual se dirigió con su coche a su domicilio, sufrió un accidente de circulación. Se trata de un trabajador de la empresa, en disfrute de un crédito de horas perteneciente a los miembros del Comité y sección sindical, debe de estimarse que el accidente sufrido sea *in itinere*²⁷; el infarto sufrido por un delegado de personal en una reunión del comité de empresa²⁸.

En otra ocasión ha sido considerado también como accidentes *in itinere* aquellos que se producen en el trayecto hasta la casa del empresario, donde el trabajador debía recibir instrucciones de este²⁹. O incluso, el accidente sufrido de vuelta al domicilio tras realizar trabajos que no son de su categoría profesional por orden expresa de la empresa³⁰.

²⁶Expresión latina que significa 'de género propio' y se aplica a las personas o cosas que se consideran muy peculiares, originales o estrafalarias.

²⁷ STSJ Islas Baleares 20 de Mayo de 1997 (AS 1567)

²⁸ STSJ Comunidad Valenciana, 19 de Enero de 2010 (AS 1066)

²⁹ BALLESTER PASTOR, M^a.A.: “Significado actual del accidente de trabajo *in itinere*: paradojas y perspectivas”. cit, pág 44.

³⁰ STSJ Asturias, 17 de Septiembre de 2005 (AS 526)

También se debe considerar como accidente *in itinere* aquellos sufridos al ir a cobrar el salario, como por ejemplo: trabajador que prestaba servicios como encargado en la obra, había acudido cansado por no haber dormido la noche anterior; a la hora de comer fue a un bar con otros trabajadores; entre tanto, el gerente de la empresa acude a la obra y entrega la paga de los trabajadores que allí estaban y no entrega ni la del trabajador ni la de quienes con él habían acudido a comer fuera; el trabajador se desplaza para pedir explicaciones sobre la falta de pago del salario; el trabajador estuvo en dicha obra hasta las seis de la tarde hablando con el mayor responsable, saliendo con éste a tomar una caña y seguidamente marchó a su domicilio, sufriendo en el trayecto un accidente de tráfico y falleciendo en el mismo.

No cabe duda que en estos supuestos concurren todos los requisitos, y también los discutidos respecto al nexo causal con el trabajo y el cronológico para entender que nos hallamos ante un accidente de trabajo ocurrido *in itinere*, según la previsión del artículo 115.1.a) LGSS. El fallecido acudió a una obra de la empresa distinta de aquella en la que prestaba sus servicios, pero lo hizo a fin de hablar con el responsable acerca del impago de su salario y de algún otro trabajador³¹.

Existen también pronunciamientos judiciales en los que se endurecen los términos de la cuestión del art. 115.2 a. LGSS al estricto lugar de trabajo, como por ejemplo: “las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo, ha de probarse muy bien el nexo trabajo-accidente y todas las circunstancias concurrentes. La trabajadora salió de su domicilio y no utilizó el trayecto normal para ir al banco, a fin de cobrar el salario del mes, y ello rompe el nexo de la relación daño-trabajo puesto que la razón es privada, aunque le permita el empresario cierto retraso en su entrada a la empresa por causa del cobro del cheque, y no guarda relación con la prestación directa de su trabajo ocasionando así no el recorrido habitual hogar-trabajo sino otro”³².

³¹ STSJ País Vasco, 23 de Junio de 2003 (AS 2490)

³² STSJ Islas Canarias, Las Palmas de 11 Julio de 1997 (AS 3104)

B-Requisito cronológico:

El accidente debe ocurrir en un tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada³³ o salida del trabajo³⁴.

Se trata de un requisito que debe relativizarse y flexibilizarse en cada caso concreto, mediante una valoración razonable de la distancia con el domicilio del trabajador, el medio de transporte que se utiliza y las circunstancias conexas.

El trabajador no debe de adelantar la salida³⁵ salvo que exista algún motivo justificado. Pero tampoco hace falta que inicie inmediatamente el viaje, por ello esta cuestión debe interpretarse con cierta flexibilidad y de acuerdo a parámetros de normalidad. Así, puede entretenerse en el centro de trabajo por motivos como hablar con los compañeros, ducharse, cambiarse de ropa o realizar la compra en el propio centro de trabajo³⁶ sin que se rompa la relación con el nexo causal. Pueden producirse demoras justificadas como es el caso de (comer, tomar algo, charlar con los compañeros en la empresa, reunión³⁷, etc.) Siempre que se trate de un tiempo prudencial y valorando las circunstancias de cada caso (tipo de viaje, climatológicas, etc.); incluso, el accidente de tráfico sufrido por un trabajador tras la demora en el centro de trabajo por una celebración festiva³⁸.

En una sentencia muy reciente el accidente se produjo cuando el trabajador volvía del trabajo, por la salida de carretera y posterior golpe del tren, en la carretera en

³³ STSJ Andalucía, Sevilla de 10 Enero de 2009 (AS 452)

³⁴ STSJ Andalucía, Granada de 18 Junio de 2003 (JUR 79519)

³⁵ STSJ Andalucía, Granada de 27 Abril de 2011 (AS 1638)

³⁶ AA.VV. (ALARCÓN CARACUEL, M.R., Dir.: *“Comentarios a la ley general de la Seguridad Social”*, Navarra (Aranzadi), 2003

³⁷ STSJ País Vasco, 27 de Febrero de 2001 (JUR 139165)

³⁸ STSJ Canarias, Las Palmas 12 de Noviembre de 2003 (AS 4134)

la localidad de Jadraque. El día del accidente, el trabajador estuvo llevando ruedas que recogieron en el monte desde la localidad de Cogolludo a Jadraque, luego se acercó a la localidad de Jirueque al objeto de revisar una reforestación, labor que finalizó aproximadamente a las 21:00 horas y regresó entonces a Jadraque a realizar gestiones comerciales relacionadas con gasoil. En el momento del accidente era de noche y llovía mucho, el trabajador se dirigía desde Jadraque a Guadalajara, para lo cual el camino a seguir es: Jadraque-Espinosa-Humanes- Guadalajara. En la calle que va a la estación de Jadraque hay un paso nivel con barrera, estando la anterior levantada el trabajador pasó, no tocó la barrera ni la valla, se quedó en medio. Hay un terraplén donde cae el coche este queda encajado entre el mismo y la vía del tren, luego pasa el tren y le golpea.

De esta forma, hay que apreciar que en el caso decidido concurren los elementos que definen el accidente *in itinere*. En efecto, se aprecia el elemento teleológico, porque la finalidad principal del viaje sigue estando determinada por el trabajo, puesto que éste fija el punto de regreso y se parte del domicilio del trabajador en los términos ya precisados. Está presente también el elemento cronológico, pues aunque el accidente tiene lugar a las 21,15 horas del domingo cuando el trabajo comenzaba a las 8 horas del lunes, lo cierto es que se viajaba desde un punto que ha sido definido como el domicilio del trabajador hasta el lugar de residencia habitual y el hacerlo a aquella hora, para después de un descanso, poder incorporarse al día siguiente al trabajo ha de considerarse como una opción adecuada. Y es que, aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar del trabajo, ese dirigirse a la residencia laboral no rompe la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral³⁹.

Se trata de demoras que respondan a comportamientos normales de la vida y convivencia y que no se consideren excesivas. Existen sentencias que consideran la

³⁹ STSJ Castilla-La Mancha, 25 de Febrero de 2014 (JUR 89634)

parada a tomar unas copas de más de 55 minutos una demora excesiva y por lo tanto se rompe el nexo causal⁴⁰.

Otras sentencias admiten incluso una hora o dos después de terminar la jornada laboral como es el caso de un trabajador que a la salida del trabajo por ser un día festivo no había transporte público y fue un compañero quien le llevó y es en ese trayecto es donde sufren el accidente de tráfico⁴¹.

En otros casos también la jurisprudencia es tolerante, como el caso de una trabajadora que realiza una parada en casa de un familiar de no más de una hora, aquí tampoco se rompe el nexo causal y es considerado accidente *in itinere*⁴². En una sentencia del Tribunal Supremo del año 1971 se especifica algo muy similar, que la parada para comer con el padre de una trabajadora, no rompe el nexo causal⁴³.

Lo mismo cabe decir respecto del trayecto y la duración del viaje. Aquí es donde se plantea el problema de las desviaciones del trayecto. Por ello los criterios generales que se tienen que tener en cuenta para valorar si se rompe o no ese nexo causal son la normalidad y la habitualidad.

El trayecto por lo tanto debe de ser el normal, lógico, adecuado y no necesariamente el más corto, ello no impide rutas alternativas como pequeñas desviaciones⁴⁴ justificadas y conocidas por la empresa. Por ejemplo la desviación por circunstancias del tráfico es entendida a favor de esta situación, por ejemplo, un trabajador que tiene que tomar una ruta distinta a la habitual porque por la ruta que

⁴⁰ STSJ Castilla La Mancha, 29 de Octubre de 2011 (JUR 34751)

⁴¹ STSJ Cataluña, 15 de Noviembre de 2011 (AS 1122)

⁴² STSJ Galicia, 23 de Abril de 2004 (JUR 233633)

⁴³ STS 16 de Diciembre de 1971 (RJ 4919)

⁴⁴ STSJ Castilla y León, Valladolid 13 de Septiembre de 2007 (AS 3458)

normalmente va existe un gran atasco⁴⁵. Lo mismo ocurre con una trabajadora que tiene que desviarse para dejar a su hija en el colegio⁴⁶.

En cuanto a las paradas, interrupciones o desviaciones del trayecto la idea general es que el trabajador no debe de llevar a cabo desviaciones por motivos personales y que en el recorrido no se pueden aumentar excesivamente el riesgo o emplear excesivo tiempo con interrupciones por motivos personales que rompan el nexo causal y la idea del viaje, por el contrario los Tribunales han afirmado que tampoco rompe el nexo causal el accidente de tráfico sufrido por un trabajador al abandonar el centro de trabajo sin autorización para encaminarse a su domicilio a recoger una citación judicial y posterior desplazamiento del domicilio a la sede del órgano judicial en cuyo trayecto es cuando se produce el accidente *in itinere*⁴⁷.

Por lo tanto, todas aquellas desviaciones, paradas que se produzcan por motivos laborales o de gestiones de trabajo están justificadas y no rompen el nexo causal. También se pueden justificar otras por motivos personales⁴⁸ (del tipo de necesidades médicas⁴⁹, averías, repostar gasolina, deberes públicos, el caso de una trabajadora que deja a sus hijos en casa de su madre cuando se trata de una semana de vacaciones lectivas, tampoco se rompe el nexo causal⁵⁰.

Finalmente, los supuestos ya totalmente personales que suelen obedecer a hábitos, costumbres o patrones de convivencia normales y cotidianos como por ejemplo, trabajador que realiza el trayecto habitual pero con una pequeña desviación para dejar a

⁴⁵ STSJ Valencia, 26 de Diciembre de 2009 (JUR 253048)

⁴⁶ STSJ Valencia, 19 de Julio de 2005 (AS 3072)

⁴⁷ STSJ Murcia, 14 de Septiembre de 2000 (AS 2865)

⁴⁸ STSJ Castilla y León, Valladolid 16 de Noviembre de 1992 (AS 5375)

⁴⁹ STSJ Cataluña, 15 de Julio de 2011 (JUR 330724)

⁵⁰ STSJ Galicia, 26 de Marzo de 2012 (JUR 133396)

uno de sus compañeros en su casa⁵¹. En este caso esta pequeña desviación no rompe el nexo causal.

C-Requisito Mecánico:

Este requisito viene a explicar que el medio de transporte debe de ser racional o adecuado y el normal o habitual⁵² cuyo uso no entrañe riesgo grave e inminente, aunque no se exige su empleo sistemático⁵³.

Hay que distinguir si la empresa pone a disposición del trabajador medio de transporte (normalmente colectivo), si utiliza transporte público, o si deja libertad a los trabajadores para no utilizar el que pone a su disposición. Pero en todo caso el transporte propio debe de ser el normal y no evitar excesivamente el riesgo.

Se entiende que se rompe ese nexo causal si existe prohibición expresa, fundada y razonable en el contrato de trabajo de utilizar medio de transporte propio o si no existió, en su caso, autorización de la empresa para tal uso.

También cuando el trabajador no acude al punto de salida común para todos los trabajadores para utilizar los medios puestos por la empresa acudiendo por su cuenta, pese a la prohibición expresa de la empresa⁵⁴.

⁵¹ STSJ Andalucía, Granada 2 de Febrero de 2012 (JUR 233265)

⁵² STSJ Cataluña, 17 de Mayo de 2005 (JUR 183076)

⁵³ AA.VV. (ALARCÓN CARACUEL, M.R., Dir.): *“Comentarios a la ley general de la Seguridad Social”*, Navarra (Aranzadi), 2003, pág. 759

⁵⁴ AA.VV. (ALARCÓN CARACUEL, M.R., Dir.): *“Comentarios a la ley general de la Seguridad Social”*, Navarra (Aranzadi), 2003, pág. 759

En cuanto al comportamiento del trabajador en la utilización del medio de transporte, la jurisprudencia ha matizado que la forma de conducir durante el trayecto no suele romper el nexo causal por la mera infracción de las normas de circulación. Por ejemplo los Tribunales han considerado accidente *in itinere* un trabajador que al volver a su casa conducía en sentido contrario al de la marcha produciéndose la muerte de él mismo. Los tribunales han afirmado que el ir por el carril contrario no es una imprudencia temeraria sino una mera infracción simple o infracción de reglamentos⁵⁵; también, “un trabajador que venía prestando servicios como conductor de camión para la empresa de su padre D. Carlos Antonio con una antigüedad desde 07-11-06 sufrió un accidente de tráfico a las 16:00 horas el día 10-02-07 (sábado) a consecuencia del cual falleció. Dicho accidente se produjo cuando D. Carlos Antonio , por orden su padre, se dirigía al lugar donde están aparcados los camiones de la empresa, para preparar uno antes de salir con él de viaje; llegado al kilómetro 587,500, un vehículo automóvil que circulaba en sentido contrario invadió el carril de circulación del Sr. Casimiro y este, que conducía una motocicleta, chocó frontalmente con aquel, falleciendo ambos conductores. El Sr. Casimiro dio una tasa de alcoholemia de 1,29 grs/l (informe de toxicología de 26-02-07) y circulaba con exceso de velocidad.

Tal calificación no puede quedar excluida por el hecho de que, como se refleja en el relato de los hechos declarados probados, el causante diera una tasa de alcoholemia de 1,29 grs/l y condujera con exceso de velocidad, pues de tales datos no cabe concluir que concurre imprudencia temeraria por parte del accidentado dado que no fue este el causante del accidente, sino el vehículo que circulaba en sentido contrario que, al invadir el carril contrario, dio lugar al choque frontal con la motocicleta que conducía aquel”⁵⁶.

Lo mismo ocurre por no respetar señales de tráfico, como es el caso de un trabajador que se salta una señal de stop⁵⁷. Accidente de tráfico sufrido al quedarse

⁵⁵ STSJ Cataluña, 4 de Marzo de 2002 (AS 1534)

⁵⁶ STSJ Murcia, 22 de Abril de 2013 (JUR 197893)

⁵⁷ STSJ Cataluña, 1 de Marzo de 2001 (AS 1445)

dormido mientras conducía, en este caso tampoco se rompe el nexo causal⁵⁸. El atravesar una vía férrea por lugar inadecuado⁵⁹. El suceso producido por un trabajador que conducía a una velocidad excesiva no rompe dicho nexo causal⁶⁰

La jurisprudencia ha trasladado al accidente *in itinere* conceptos propios de la ejecución del trabajo y de los actos del propio accidentado, como por ejemplo son la imprudencia simple o profesional y la imprudencia temeraria, pese a que resulte forzado e incluso debería ser inaplicable para algún sector de la doctrina⁶¹.

Por ello, rompe el nexo causal la imprudencia temeraria y no se considerará accidente *in itinere*, por ejemplo un trabajador que invade el carril contrario mientras conducía una motocicleta y choca contra una señal produciéndose lesiones que generan un proceso de incapacidad temporal⁶².

Más casos de imprudencia temeraria son los accidentes sufridos por el trabajador al conducir bajo los efectos del alcohol. Por ejemplo, trabajador que sufre un accidente de tráfico se cumple el nexo causal, el trayecto es el habitual, la utilización del medio de transporte es el adecuado y la necesidad de que ocurra en un tiempo inmediato o razonable próximo a la hora de entrada y salida. En este caso se cumplen todos los requisitos para considerarlo como accidente *in itinere* pero los Tribunales han desestimado dicha petición al conducir el trabajador el coche con una dosis de alcohol en sangre de 3,17 gramos por litro de sangre⁶³.

⁵⁸ STSJ Galicia, 19 de Enero de 2004 (JUR 80137)

⁵⁹ STSJ Andalucía, Granada 20 de Febrero de 2001 (AS 2401)

⁶⁰ STSJ Galicia, 2 de Febrero de 2010 (AS 925)

⁶¹ AA.VV. (ALARCÓN CARACUEL, M.R., Dir.): “Comentarios a la ley general de la Seguridad Social”, Navarra (Aranzadi), 2003, pág. 760.

⁶² STSJ Valencia, 16 de Mayo de 2008 (JUR 275747)

⁶³ STSJ Madrid, 18 de Septiembre de 2006 (AS 3428)

Han estimado los Tribunales que el accidente sufrido a la salida del trabajo de camino a casa y el trabajador dando unas décimas de alcohol en sangre es considerado como accidente *in itinere*, como por ejemplo el caso en el cual un trabajador conducía bajo la influencia de bebidas alcohólicas, por no suponer imprudencia temeraria⁶⁴.

Por otro lado, los tribunales han invertido la carga de la prueba en una sentencia de Extremadura de 2007 en la cual, se considera accidente *in itinere* aún así existiendo imprudencia temeraria por parte del trabajador⁶⁵.

Podemos llegar a la conclusión que se considera accidente *in itinere* todo aquel sufrido a la salida o entrada del trabajo dándose todos los requisitos y en los cuáles el trabajador no supere la tasa de alcoholemia permitida, sino es cuando se rompería el nexo causal. Para considerarlo como imprudencia temeraria habría que mirar el grado de embriaguez del actor, por ello la embriaguez total rompe el nexo causal.

Por otro lado, la conducción sin el permiso de conducir requerido por la Legislación Española en sí mismo no se considera temerario, sino que habría que tener en cuenta si la propia conducción es en sí misma temeraria, así como otras circunstancias, como el consentimiento de la empresa. Como por ejemplo, un trabajador que conducía una motocicleta sin el debido permiso de conducir, los Tribunales lo calificaron como accidente *in itinere*⁶⁶. Así el accidente sufrido de camino al examen del permiso de conducir es considerado como accidente *in itinere* por los Tribunales⁶⁷.

Como conclusión al requisito mecánico decir que el viaje se inicia al salir de casa y finaliza al llegar a su casa el trabajador, sin incluir actos previos o posteriores respectivamente. Sin embargo, una vez sale de su casa se inicia el riesgo específico del

⁶⁴ STSJ, Cataluña, 11 de Junio de 2002 (JUR 224710)

⁶⁵ STSJ Extremadura, 28 de Diciembre de 2007 (JUR 82567)

⁶⁶ STSJ Andalucía, Málaga 23 de Junio de 2000 (AS 2421)

⁶⁷ STSJ Extremadura, 11 de Febrero de 1998 (AS 1147)

viaje, como por ejemplo una trabajadora que sufre un accidente en las escaleras del edificio donde reside⁶⁸, la salida es motivada única y exclusivamente por el trabajo⁶⁹.

V. Concepto de accidente en Misión.

Para poder encuadrar el accidente en misión es preciso acudir a la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900, en la actualidad es el artículo 115.1 LGSS el que define el trabajo como “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”.

En el accidente en misión se requiere siempre que exista un nexo causal entre el viaje y el trabajo efectuado por la víctima en la empresa, es decir, que dicho accidente se produzca con motivo del desplazamiento por razón de la actividad profesional⁷⁰.

También tiene tal consideración la muerte de un trabajador por isquemia miocárdica-arrítmica, al estar durmiendo en la cabina del camión⁷¹. También, un caso muy famoso en el que un trabajador es asesinado por el “asesino de la baraja”, después de realizar su jornada de trabajo y mientras esperaba el autobús de vuelta a casa, tiene la calificación de accidente en misión, si el trabajador no se hubiese desplazado y cumplido con su trabajo nada le hubiera ocurrido⁷².

⁶⁸ STSJ Asturias, 8 de Abril de 2005 (AS 3247)

⁶⁹ STSJ Cantabria, 16 de Mayo de 2006 (JUR 177810)

⁷⁰ TASCÓN LÓPEZ. R.: “El accidente de trabajo en misión”. Valencia (Tirant lo Blanch), Valencia. (2010), Pág. 21.

⁷¹ STS 22 de Julio de 2010 (RJ 7283)

⁷² STSJ Madrid 30 de Junio de 2004 (AS 3283)

En definitiva y como concepto más aproximativo, se puede definir como aquel que se le aplicará al trabajador desplazado o en misión el régimen común del accidente laboral, como el ocurrido durante un desplazamiento de un trabajador fuera del lugar de trabajo habitual, siguiendo órdenes e instrucciones de la empresa, para llevar a cabo cometidos laborales⁷³. El caso de un trabajador que es desplazado por la empresa y sufre un robo de objetos personales y en la persecución sufre una lesión⁷⁴.

Entendido esto, es necesario precisar que el accidente en misión constituye un accidente de trabajo por sí mismo, son accidentes laborales puros y simples, al ocurrir durante el tiempo, ya sea en jornada ordinaria o en una extensión extraordinaria de la misma en atención a las circunstancias de la empresa⁷⁵. En cuanto al lugar será el propio vehículo o medio de transporte o cuales quiera otros designados por el empresario⁷⁶ para desarrollar una cierta actividad.

Es evidente, que no todas las situaciones en las cuales el empleado presta servicios fuera de un lugar concreto son iguales y podría efectuarse una distinción, de las cuales hay que sacar una serie de categorías:

A-Profesionales cuya prestación consiste, en conducir o manejar un medio de transporte⁷⁷, ya sea para transportar viajeros⁷⁸ o para cualquier tipo de mercancías. En tales supuestos, la jurisprudencia ha precisado que no se va a poder hablar de accidente en misión, por cuanto el desplazamiento constituye su actividad laboral ordinaria⁷⁹. Como es el caso de una sentencia del Tribunal Supremo, en la que se expone que un

⁷³ STSJ Cataluña 27 de Marzo de 2006 (AS 2574)

⁷⁴ STSJ Cataluña, 18 de Noviembre de 2013 (AS 2014/6)

⁷⁵ STSJ Cataluña, 27 Abril de 2005 (AS 2369)

⁷⁶ STSJ Madrid, 21 de Junio de 2004 (JUR 220535)

⁷⁷ STSJ Cantabria, 7 Febrero de 2007 (JUR 138753)

⁷⁸ STSJ Castilla y León, Burgos 30 de Julio de 2002 (JUR 2003/37712)

⁷⁹ TASCÓN LÓPEZ. R.: "El accidente de trabajo en misión". Valencia (Tirant lo Blanch), Valencia. (2010), Pág. 23.

trabajador sufre un infarto cerebral mientras descansaba la cabina de su camión por un desplazamiento ocasional⁸⁰.

B-Profesionales cuya prestación no consiste estrictamente en utilizar un medio de transporte, pero han de hacerlo de forma habitual para realizar la prestación. Aquí podemos incluir a viajantes⁸¹, representantes de comercio⁸², técnicos de mantenimiento, técnicos de prevención de riesgos. Como por ejemplo, un trabajador que sufre un infarto de miocardio mientras descansa en un hotel tras el viaje⁸³. Incluso también el accidente cardiovascular sufrido por un marinero en un buque pesquero, ya que el buque es su medio de transporte cotidiano⁸⁴.

C-Profesionales que no tienen que utilizar habitualmente medios de transporte para trabajar, pero que por motivos de la actividad laboral que desarrollan han de desplazarse ocasionalmente para atender gestiones de trabajo a realizar fuera del centro de trabajo, tales como celebrar encuentros con clientes o también reuniones⁸⁵ de trabajo. Como por ejemplo un trabajador que sufre un infarto de miocardio durante el desplazamiento a casa después de asistir a un curso programado por la empresa⁸⁶.

También es considerado accidente en misión el infarto de miocardio sufrido por un trabajador a la salida de actos o reuniones a los que asiste por encargo o encomienda de la empresa⁸⁷. Por otro lado se considera accidente en misión el infarto de miocardio que sufre un trabajador al asistir a una cena de empresa⁸⁸.

⁸⁰ STS 16 de Septiembre de 2013 (RJ 7306)

⁸¹ STSJ Murcia, 9 de Julio de 2007 (AS 2830)

⁸² STS 8 de Octubre de 2009 (RJ 5666)

⁸³ STS 24 de Septiembre de 2001 (RJ 595)

⁸⁴ STSJ Andalucía, Granada 22 de Marzo de 2006 (AS 2007/1980)

⁸⁵ STS 18 de Diciembre de 1996 (RJ 9727)

⁸⁶ STSJ Andalucía, Granada 9 de Marzo de 2004 (JUR 201195)

⁸⁷ STSJ Islas Canarias, Las Palmas 23 de Abril de 2002 (AS 3660)

⁸⁸ STSJ Cataluña, 8 de Marzo de 2005 (JUR 116595)

Dentro del accidente en misión cabe hacer mención a tres notas características que configuran el supuesto de hecho determinante del accidente en misión, y son:

A-Elemento locativo: el trabajador debe de realizar un encargo previo mandato del empresario que obliga al trabajador a desplazarse fuera del centro de trabajo habitual⁸⁹, entendiéndose entonces que será lugar de trabajo aquel en el cual el trabajador desempeña la misión o el vehículo, medio de transporte utilizado mientras dura el desplazamiento⁹⁰. Es considerado accidente en misión el infarto cerebral sufrido por un trabajador mientras descansaba tras realizar su trabajo en la ciudad de Tel Aviv⁹¹.

B-Elemento causal: el desplazamiento sea motivado exclusivamente por razón del cumplimiento de la actividad laboral, en función de las concretas órdenes o instrucciones de la empresa para realizar su trabajo y se produzca dentro de las tareas de la propia categoría profesional o de otras diferentes que se le hayan asignado al trabajador. Como es el caso de una trabajadora del mundo de la información que sufre un accidente de tráfico al acudir a realizar la cobertura de un determinado evento informativo⁹².

C-Elemento temporal: el accidente se produce en tiempo de trabajo, bien durante el desplazamiento o bien durante el desempeño material del cometido profesional que motivó el envío en misión, y no en otros momentos de ocio o descanso. Por ejemplo, es considerado accidente en misión el infarto sufrido por el trabajador aunque existan factores de riesgo⁹³. Por ejemplo, se afirma que el infarto de miocardio sufrido por un trabajador mientras espera a que se cargue su camión también es considerado accidente en misión⁹⁴.

⁸⁹ STSJ País Vasco, 13 de Septiembre de 2012 (AS 1421)

⁹⁰ STS 4 de Mayo de 1998 (RJ 4091)

⁹¹ STS 11 de Febrero de 2014 (RJ 1626)

⁹² STSJ Andalucía, Granada 17 Julio de 2006 (AS 2601)

⁹³ STSJ Galicia, 22 de Octubre de 2012 (JUR 367664)

⁹⁴ STSJ Galicia, 18 de Junio de 2012 (JUR 2702)

VI. Diferencias del accidente *in itinere* respecto del accidente en misión.

Una vez delimitado ya el concepto de accidente en misión , resulta trascendental mostrar sus diferencias con respecto a figuras y situaciones que, por presentar cierta semejanza, podrían llevar a confusión por parte de las personas que lo van a interpretar.

Como ya es sabido, la figura más a fin es el accidente *in itinere* por sus similitudes, ha de quedar muy clara su diferencia jurídica, que comporta, como es lógico una serie de diferencias sustanciales en cuanto al régimen aplicable⁹⁵.

Ahora bien, la diferencia que resulta del accidente *in itinere* con el accidente en misión, se aprecian una serie de desigualdades en cuanto a su régimen jurídico⁹⁶. Así, no resulta aplicable la presunción de laboralidad contenida en el artículo 115.3 LGSS, motivo por el cual sobre el trabajador pesa la carga de acreditar la conexión entre la prestación de servicios por cuenta ajena y el accidente sufrido.

Además, esta importante necesidad de acreditar la conexión entre el trabajo y la lesión sufrida por el trabajador *in itinere* ha hecho que la asimilación legal alcance en la práctica a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por algún agente externo al trabajo⁹⁷) como es el caso de una sentencia de Febrero de este mismo año en la que un trabajador es agredido por un vecino cuando aparcaba el coche al volver del lugar de trabajo⁹⁸. Pero no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación, pues en estos casos resulta muy complicado demostrar la relación de causalidad.

⁹⁵TASCÓN LÓPEZ. R.: “El accidente de trabajo en misión”. Valencia (Tirant lo Blanch), Valencia. (2010), Pág.25

⁹⁶ STSJ Madrid, 11 de Octubre de 2004 (AS 3368)

⁹⁷ STS 20 de Junio de 2002 (RJ 7490)

⁹⁸ STSJ Andalucía, Sevilla 6 de Febrero de 2014 (JUR 111581)

Como consecuencia, la diferencia entre ambos tipos de accidente de trabajo es muy importante, ya que el accidente en misión siempre ha de ser considerado accidente de trabajo, mientras que el sufrido *in itinere* sólo será cuando venga provocado por un agente externo; resultado que para el primer caso será de aplicación la presunción de laboralidad⁹⁹ del artículo 115.3 LGSS, esto facilitará la calificación de la contingencia. Como por ejemplo, una sentencia mencionada con anterioridad, en la que se expone el infarto sufrido por un trabajador a la salida de un acto o reunión por mandato de la empresa¹⁰⁰. Mientras que para el segundo será sobre el trabajador sobre quien recaiga la carga de probar su naturaleza profesional, el caso de un trabajador que sufre un accidente de tráfico cuando se desplazaba desde el domicilio familiar de fin de semana al lugar de trabajo¹⁰¹.

En el accidente en misión, siempre es de recibo aplicar la presunción de laboralidad, esta viene a decir que el accidente sufrido por el trabajador será por la realización de alguna práctica encomendada por el empresario.

Conforme al criterio expansivo aplicado durante mucho tiempo por la jurisprudencia, dicha presunción parecía que había de aplicarse durante todo el tiempo en que el trabajador, en consideración a la prestación de sus servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa. Por todo ello, el deber de seguridad, que es causa de responsabilidad empresarial, rodea todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios¹⁰².

La doctrina mostró su desacuerdo con dicho criterio, precisando que tan solo merecería el beneficio de la presunción contenida en el artículo 115.3 LGSS aquel percance ocurrido mientras se cumple la obligación de trabajar, siguiendo las

⁹⁹ STS 19 de Julio de 2010 (RJ 4886)

¹⁰⁰ STSJ Islas Canarias, Las Palmas 23 de Abril de 2002 (AS 3660)

¹⁰¹ STSJ Cataluña, 28 de Noviembre de 2002 (AS 2003/107)

¹⁰² TASCÓN LÓPEZ. R.: “El accidente de trabajo en misión”. Valencia (Tirant lo Blanch), Valencia. (2010), Pág. 27

instrucciones de la empresa para llevar a cabo los cometidos laborales. Pero no el sufrido en otro tipo de actividades de ocio o descanso que el trabajador pudiera realizar en el curso de su viaje o en el tiempo transcurrido entre las actividades profesionales o desde su finalización. Por ejemplo, no se considera accidente en misión la muerte sufrida por un trabajador mientras descansaba, pero dicha muerte es derivada¹⁰³ de enfermedad común. Tampoco es considerada accidente en misión, el accidente sufrido por un trabajador del mar durante un período de descanso y fuera del buque¹⁰⁴.

No es accidente en misión la agresión sufrida por un trabajador durante su tiempo de descanso, produciendo un período de incapacidad laboral¹⁰⁵.

La jurisprudencia estimó que no todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la misión laboral¹⁰⁶.

No se debe olvidar, como se trata de un auténtico accidente de trabajo y, en consecuencia, la relación de causalidad entre el accidente y la prestación de servicios ha de entenderse de forma más amplia que cuando se trata de un accidente *in itinere* (en tanto en cuanto en este no rige la presunción de laboralidad contenida en el artículo 115.3 LGSS), motivo por el cual su calificación como accidente de trabajo no puede estar sometida a las restricciones propias de tal categoría, en cuanto a la idoneidad de medios, horarios, etc.

Existe un pronunciamiento de accidente en misión que para el caso de los transportistas resulta de aplicación la presunción del artículo 115.3 LGSS, toda vez que

¹⁰³ STSJ Madrid, 31 de Marzo de 2008 (JUR 244892)

¹⁰⁴ STSJ Galicia, 7 de Febrero de 2011 (JUR 134411)

¹⁰⁵ STSJ Madrid, 30 de Diciembre de 2009 (JUR 263707)

¹⁰⁶ STS 6 de Marzo de 2007 (RJ 1867)

el accidente tenga lugar cuando el trabajador esté desplazado por razón de su trabajo, y que su jornada laboral en ese día había acabado y se encontraba en un momento de descanso, no menos es verdad que tenía a su cargo el camión de transporte, como lo pone de manifiesto el hecho de dormir en la cabina, por lo que su situación no es equiparable a la de cualquier trabajador que haya finalizado su trabajo y abandona el lugar de trabajo.

No resulta sencillo, en algunas ocasiones y desde un punto de vista fáctico, distinguir entre el accidente *in itinere* y el ocurrido en misión durante el desplazamiento.

Cabe mencionar que el desplazamiento entre el domicilio y el centro de trabajo parece que siempre merecerá la condición de *in itinere*, pues con carácter general, hasta que el trabajador no llega al lugar de trabajo y se coloca bajo la dependencia empresarial no puede decirse que concurren las circunstancias del accidente de trabajo en sentido propio. Como por ejemplo, el caso de un trabajador que sufre un infarto de miocardio en el desplazamiento al lugar donde realiza la prestación laboral, dicho infarto viene dado de enfermedad común y no laboral. Por ello, tiene la consideración de accidente *in itinere* y no en misión¹⁰⁷.

Cosa distinta, es que el trabajador emprenda un viaje para cumplir un cometido profesional desde su propio domicilio y regrese a él tras acabar la tarea, sin necesidad de pasar por el centro de trabajo. En este caso, el accidente que se produzca tendrá la consideración de accidente en misión, si bien, el trabajador debiera de acreditar la existencia de la orden de conformidad empresarial con tal plan de viaje para poder ver el contexto profesional necesario para determinar la contingencia profesional. Como por ejemplo, la muerte de un trabajador el día antes de iniciar la obra mientras realizaba una visita a dicha obra para conocer el lugar de prestación de servicios y sin la orden empresarial¹⁰⁸.

¹⁰⁷ STSJ Extremadura, 28 de Diciembre de 2007 (AS 2008/1288)

¹⁰⁸ STSJ C. Valenciana, 22 de Julio de 2008 (AS 2826)

Como última apreciación, sobre las diferencias entre un tipo y otro de accidente de trabajo, mencionar que los elementos del accidente *in itinere*: teleológico, cronológico, topográfico y mecánico, pueden aportar algunos indicios que sirvan para delimitar con mayor certeza los aspectos del accidente en misión relativos como por ejemplo los relativos al desplazamiento¹⁰⁹.

VII. La NO presunción de laboralidad del accidente *in itinere*.

La presunción de laboralidad no se aplica a las enfermedades ocurridas al ir o al volver del trabajo y corresponde al trabajador o a sus causahabientes acreditar que concurren los elementos antes analizados.

En cuanto a las enfermedades o dolencias *in itinere*, están excluidas del concepto de accidente *in itinere* las que surjan durante el trayecto o recorrido al ir o volver del trabajo, por ejemplo un médico que debía de operar a un paciente a las ocho de la mañana, cuando se dirigía al hospital para prepararse para realizar la operación sufre un desvanecimiento en la vía pública, perdiendo el conocimiento debido a un espasmo en la arteria coronaria que le produjo la muerte¹¹⁰. Tampoco aquí se aplica la presunción de laboralidad, pues ésta sólo procede respecto de las enfermedades de carácter laboral que aparecen en el tiempo y lugar de trabajo y no de las que aunque tengan esa naturaleza aparecen en el recorrido de ida al trabajo o vuelta al mismo. Como en el caso de un trabajador que sufre un infarto, los Tribunales han afirmado que no es posible calificar como accidente de trabajo una enfermedad, que en principio es de etiología común, y que se manifestó de forma súbita y repentina cuando el trabajador regresaba a su domicilio una vez acabada su jornada, ya que no es posible establecer una relación causal directa entre el trabajo y la enfermedad padecida¹¹¹. Los tribunales han

¹⁰⁹ TASCÓN LÓPEZ. R.: “El accidente de trabajo en misión”. Valencia (Tirant lo Blanch), Valencia. (2010), Pág. 29

¹¹⁰ STSJ País Vasco, 29 de Febrero de 2000 (AS 776)

¹¹¹ STSJ Cataluña, 19 de Septiembre de 2011 (AS 2845)

desestimado la enfermedad manifiesta de etiología común, como son los ataques epilépticos sufridos por un trabajador¹¹².

Lo mismo sucede en el caso de un trabajador que sufre una arritmia cardíaca fuera de la jornada normal de trabajo, durante el tiempo de descanso para el bocadillo¹¹³.

En definitiva, el concepto de accidente *in itinere* es únicamente extensible a las dolencias que aparecen como consecuencia de un acontecimiento súbito, repentino y violento no como consecuencia de un proceso patológico. Así lo afirma el Tribunal Supremo cuando dice : que la calificación como laboral de los accidentes *in itinere* sólo procede con respecto a los accidentes en sentido estricto, pero no con relación a los procesos morbosos de distinta etiología y manifestación¹¹⁴. Como por ejemplo, un trabajador que había estado limpiando el coche que utilizaba para trabajar y afirmando que tuvo mareos y que había perdido el conocimiento, resultando que tras un análisis clínico padecía una bronquitis aguda.¹¹⁵

En concreto, fundamentalmente por la repetición de estos supuestos en la jurisprudencia, para que la enfermedad cardiovascular pueda considerarse accidente *in itinere* debe acreditarse el nexo causal entre la patología y la realización del trabajo y por ello la jurisprudencia viene excluyéndola enfermedad cardíaca que aparece fuera del lugar y tiempo de trabajo, salvo prueba en contrario. Como por ejemplo un trabajador que sufre un infarto de miocardio mientras desayunaba en una cafetería para luego dirigirse al lugar de trabajo a realizar un transporte de mercancías¹¹⁶. Los Tribunales han

¹¹² STSJ Galicia, 26 de Octubre de 2009 (AS 2597)

¹¹³ STSJ Cataluña, 24 de Febrero de 2010 (AS 951)

¹¹⁴ STS 24 de Junio de 2010 (RJ 6303)

¹¹⁵ STS Cantabria, 12 de Julio de 2013 (JUR 366128)

¹¹⁶ STSJ 5 de Julio de 2013 (JUR 276919)

afirmado que los infartos de miocardio súbitamente acaecidos fuera de las horas y del lugar de trabajo, y en tiempo alejado de la jornada laboral no pueden calificarse de accidente de trabajo, sino de enfermedad común. Y por último señalar que el Tribunal Supremo reiteradamente ha dejado constancia de que no constituye accidente laboral la muerte súbita ocurrida en el trayecto de ida y vuelta al trabajo. Otro caso, de un trabajador que fallece a consecuencia de un infarto de miocardio en el autobús de camino al trabajo¹¹⁷. Lo mismo sucede, un directivo de una empresa que acude a una convención y sufre un infarto de miocardio en el hotel donde descansa y no concurren las circunstancias de tiempo ni de lugar de trabajo ni se da el nexo causal entre la afección cardíaca súbita y el trabajo realizado por la empresa y la posible situación generada en el curso de la convención¹¹⁸.

Como supuesto a destacar, por su consideración como accidente laboral, el caso del fallecimiento a causa de una embolia pulmonar de un trabajador que se dirigía a su casa desde el trabajo por encontrarse indispuerto, tras consultar a los servicios médicos de la empresa. Lo decisivo es que los primeros síntomas se produjeron en el centro de trabajo y cuando estaba trabajando y no en el trayecto. La presunción contenida en dicho precepto alcanza no solo a los accidentes, sino también a las enfermedades que por su naturaleza pueden ser causadas o desencadenadas por el trabajo. Aunque fundamentalmente la presunción ha operado en el ámbito de las lesiones cardíacas, no cabe excluir la causa laboral como desencadenante de otros padecimientos, como el edema pulmonar o la embolia.¹¹⁹

¹¹⁷ STSJ Castilla y León, Burgos 20 de Julio de 2010 (AS 2220)

¹¹⁸ STSJ Cataluña, 12 de Marzo de 2014 (AS 885)

¹¹⁹ STS 14 de Marzo de 2012 (RJ 4702)

El problema debatido se sitúa en el ámbito propio de la presunción del art. 115.3 de la LGSS y no en el del trayecto, pues los primeros síntomas de la indisposición del trabajador se producen en el centro de trabajo.

VIII. Supuestos excluidos de la consideración de accidente de trabajo.

La norma excluye la posibilidad de calificación como accidente de trabajo, los siniestros en los que hayan concurrido fuerza mayor extraña o dolo o imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

El legislador parte, para excluir la consideración de accidente de trabajo los supuestos en los que concurran estas circunstancias, de que en ellos se rompe la conexión que existe entre lesión y trabajo y por tanto la relación de causalidad necesaria para apreciar la existencia de accidente laboral¹²⁰.

A-La fuerza mayor es, conforme a lo dispuesto en el artículo 1005 del Código Civil, la constituida por un supuesto que no hubiera podido preverse o que si fuese previsto no exista manera de evitarse. Sin embargo, la LGSS prevé que en ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos extraños de la naturaleza. Para este caso es difícil encontrar sentencias que hagan tal referencia porque son muy escasas, solo en algún supuesto de guerra. Existe una sentencia del año 2007 en la cual se desestima el rayo caído a un trabajador, el cual es alcanzado en el lugar de trabajo pero no en tiempo de prestación de servicios, no se considera accidente de trabajo porque se rompe el nexo causal¹²¹. También se desestima por falta de medidas de seguridad la muerte de un trabajador por golpe de calor en

¹²⁰ AA. VV. (SEMPERE NAVARRO V.A., Dir.): “ *Comentarios a la Ley General de la Seguridad Social*”, (Laborum), Murcia, 2003, Pág. 551

¹²¹ STSJ Andalucía, Granada 23 de Mayo de 2007 (AS 3568)

época veraniega y existe una ola de calor de más de 41 grados en el lugar de trabajo¹²². No ocurre lo mismo, con un accidente similar en el que un trabajador sufre un golpe de calor y entra en coma, produciéndosele una disfunción multiorgánica por golpe de calor¹²³.

Por ejemplo, un trabajador que sufre un desprendimiento de pared en el lugar de trabajo, se desestima por los Tribunales la posibilidad de ser debido a fuerza mayor, es considerado accidente laboral¹²⁴.

B-El dolo, entendido como una voluntaria asunción del resultado del accidente, también es causa excluyente del accidente de trabajo. Esta causa se puede apreciar, tanto en el propio accidentado como respecto de un tercero que fuera a beneficiarse de la prestación.

El primer supuesto hace referencia a la autolesión que sería causa excluyente de la relación trabajo-lesión. Como por ejemplo, un trabajador que en tiempo y lugar de trabajo, se pelea de manera voluntaria con otra persona rompiendo el nexo de causalidad, ha de admitirse la conducta dolosa del trabajador¹²⁵. El segundo, vendría representado por el dolo del tercero beneficiario de las posibles prestaciones. A esta figura se refiere, con relación a las prestaciones por muerte y supervivencia respecto de la pensión de viudedad. Por ejemplo, respecto de la pensión de orfandad lo que ha dado lugar, al derecho a la prestación del hijo que asesina a sus padres¹²⁶.

La Ley 50/1980 reguladora del Contrato de Seguro en su artículo 92 dice que la muerte del asegurado, causada dolosamente por el beneficiario, privará a éste del

¹²² STSJ Galicia, 8 de Febrero de 2012 (AS 565)

¹²³ STSJ Islas Baleares, 26 de Marzo de 2008 (AS 1567)

¹²⁴ STSJ Aragón, 9 de Abril de 2008 (JUR 310642)

¹²⁵ STSJ La Rioja, 21 de Mayo de 2002 (AS 2354)

¹²⁶ AA. VV. (SEMPERE NAVARRO V.A., Dir.): “ *Comentarios a la Ley General de la Seguridad Social*”, (Laborum) , Murcia, 2003. Pág 552

derecho a la prestación establecida en el contrato, quedando ésta integrada en el patrimonio del tomador. Esta normativa no es ajena a la acción protectora de la Seguridad Social, pues la misma podría determinar la exclusión del derecho a ciertas mejoras complementarias pactadas en Convenio Colectivo, como ocurre en la sentencia nombrada con anterioridad, en la cual a un trabajador se le viene encima una pared y los Tribunales desestiman la petición de fuerza mayor y lo tratan de accidente de trabajo, resultando que por el convenio de la industria la familia recibiría una indemnización.¹²⁷

La imprudencia temeraria, también excluye por ruptura del nexo causal la consideración como accidente. En tal concepto hay que tener en cuenta que no tiene la misma significación en el ámbito laboral que en el penal. Así los Tribunales afirmaban que pese a la identidad de denominación, no es del todo equivalente el concepto de imprudencia temeraria sancionada en el Código Penal y la prevista en el accidente laboral.

La primera tiene por objeto proteger al colectivo social de los riesgos causados por conductas imprudentes, y la segunda sancionar con la pérdida de protección un riesgo específicamente cubierto. Para el caso de un trabajador que circulaba con exceso de velocidad se produce una inaplicación del Código Penal, se trata de un accidente laboral debido a imprudencia temeraria del trabajador¹²⁸. Lo mismo sucede para un trabajador por la inadecuada utilización de un montacargas, existe imprudencia temeraria porque el trabajador se dedicaba a transportar personas¹²⁹.

Para que concurra la imprudencia temeraria, es preciso que se observe una conducta que asuma riesgos manifiestos innecesarios y especialmente graves ajenos a la conducta usual de las personas. La imprudencia temeraria vendrá constituida por el patente y claro desprecio del riesgo y de la prudencia más elemental exigible.

¹²⁷ STSJ Aragón, 9 de Abril de 2008 (JUR 310642)

¹²⁸ STSJ Castilla la Mancha, 4 de octubre de 2001 (JUR 319321)

¹²⁹ STSJ Islas Canarias, Santa Cruz de Tenerife 30 de Enero de 2004 (JUR 71143)

Puede ser definida, como aquella conducta del trabajador en que excediéndose del comportamiento normal de una persona, se corra un riesgo innecesario que ponga en peligro la vida o los bienes, conscientemente o cuando el trabajador consciente y voluntariamente, contraría las órdenes de su empresario, o las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal. Como es el caso de un trabajador que sufre un accidente por causa de influencia de bebidas alcohólicas y las drogas¹³⁰.

Como por ejemplo, un trabajador que sufre un accidente cuando conduce un tractor sin barra de seguridad y a una velocidad excesiva, también bajo los efectos del alcohol y otras sustancias tóxicas¹³¹. También un trabajador de la construcción, que realiza funciones de albañilería se cae de su andamio debido a ingesta de alcohol¹³². Lo mismo sucede para el caso de una trabajadora que sufre una caída desde una silla en vez de utilizar una escalera que estaba puesta a su disposición para que la utilizase¹³³. Un trabajador que sufre un atrapamiento de su brazo por introducirlo en la cinta transportadora de la grava sin accionar primero los mecanismos instalados para la parada de dicha cinta¹³⁴; afirman los tribunales en la sentencia: “trabajador que sufre un accidente de tráfico el 28 de junio de 2004. Según el atestado levantado por la Policía Municipal el trabajador conducía en el momento del accidente una motocicleta en dirección prohibida y al llegar a una confluencia de calles, se topó con el vehículo contrario un turismo que no pudo esquivarlo. La empresa para la que prestaba servicios el trabajador en la fecha del siniestro, emitió parte de accidente de trabajo en el que figura que el trabajador conducía en dirección prohibida. El trabajador fue diagnosticado por los servicios médicos de la mutua de fractura acúñamiento del cuerpo vertebral L4. Con fecha 4 de octubre de 2004 la mutua comunicó por carta al trabajador su decisión rechazar la atribución del siniestro y de la baja consiguiente a un accidente de trabajo, ya que teniendo en cuenta la descripción del parte de accidente y hechas las oportunas averiguaciones tendentes a completar la necesaria información como paso

¹³⁰ STSJ Andalucía, Sevilla 12 de Noviembre de 2010 (AS 167)

¹³¹ STSJ Cataluña 3 de Febrero de 2011 (AS 1026)

¹³² STSJ Cataluña, 26 de Marzo de 2002 (JUR 142195)

¹³³ STSJ Madrid, 13 de Julio de 2012 (AS 608)

¹³⁴ STSJ Castilla y León, Valladolid 14 de Noviembre de 2000 (JUR 2001/61895)

previo para decidir si puede calificarse como accidente laboral, hemos de participarle que no puede imputarse como tal el accidente automovilístico que sufrió el pasado día 28 de junio, dado que su conducta se interpreta como imprudencia temeraria y viene tipificada en el artículo 115.4 b) LGSS.

La conducta antes descrita en la que incurrió el trabajador recurrente supone realmente una imprudencia temeraria, desde el momento en que el operario asumió indudablemente riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas, con conocimiento además de que en aquellos momentos circulaba en sentido contrario a la dirección obligatoria, lo que supone un desprecio del riesgo para él y para otros usuarios de la vía pública y la omisión de la diligencia más elemental exigible. En suma, la vulneración de la prohibición conduciendo el ciclomotor de esa forma hasta colisionar con otro vehículo que circulaba de forma absolutamente reglamentaria y que salió de una calle lateral adyacente supone ciertamente la existencia de una conducta calificable como imprudencia temeraria, en el sentido que se acaba de explicar, como causante del accidente *in itinere* que sufrió el conductor del turismo¹³⁵.

Una sentencia muy importante, es el accidente que sufre un trabajador al desviarse del trayecto habitual para ir a un cajero automático, cruzando este la carretera por un sitio muy peligroso. No es calificado de accidente *in itinere* sino de un accidente producido por una imprudencia temeraria del trabajador¹³⁶.

En otro supuesto, se puede ver con claridad la imprudencia del trabajador: conducía una motocicleta sin permiso de conducir, sin el seguro obligatorio y a una velocidad excesiva, realizando maniobras muy peligrosas con la moto “caballitos” y con el casco de la moto sin abrochar¹³⁷. También un trabajador que sufre un proceso de

¹³⁵ STS 22 Enero de 2008 (RJ 2076)

¹³⁶ STSJ Asturias, 26 de Noviembre de 1993 (AS 4714)

¹³⁷ STSJ Andalucía, Málaga 2 de Marzo de 2006 (AS 3103)

incapacidad temporal porque salta del balcón de su casa a la calle porque se ha quedado encerrado en casa y debía de ir a trabajar, se considera imprudencia temeraria¹³⁸. Tiene tal consideración, un trabajador que se introduce en un filtro de mangas sin ningún tipo de medida que le evite el riesgo y desobedeciendo órdenes del empresario¹³⁹.

La figura de la imprudencia temeraria ha sido analizada para el caso de los accidentes de tráfico. Se considera que concurre dicha causa, un trabajador que conducía su camión por una vía inapropiada durante un largo trecho¹⁴⁰. También, un trabajador que conduce su vehículo y sufre un accidente de tráfico, pero da positivo en la prueba de alcoholemia con una cantidad de 3,17 gramos por litro de sangre, ello impide la calificación de accidente *in itinere*¹⁴¹, pero si existe imprudencia temeraria por parte del trabajador, lo mismo sucede para cuando se conduce bajo los efectos de alguna droga¹⁴².

Un trabajador que sufre un accidente de tráfico por conducir a una velocidad excesiva superior a los 200 kilómetros por hora¹⁴³. La conducción de un vehículo en dirección prohibida¹⁴⁴ también es considerada como imprudencia temeraria. No respetar un semáforo¹⁴⁵ también tiene tal consideración¹⁴⁶. El accidente sufrido al desviarse a pasar la ITV al coche y saltarse un stop¹⁴⁷ en ese trayecto¹⁴⁸. La conducción de una motocicleta que se encuentra en mal estado, sin el permiso de conducir y a velocidad excesiva¹⁴⁹.

¹³⁸ STSJ Andalucía, Granada 24 de Enero de 2007 (AS 3288)

¹³⁹ STSJ Navarra, 31 de Octubre de 2002 (JUR 285990)

¹⁴⁰ STSJ Castilla y León, Valladolid 14 de Abril de 2003 (JUR 138395)

¹⁴¹ STSJ Madrid, 18 de Septiembre de 2006 (AS 3428)

¹⁴² STSJ Castilla La Mancha, 2 de Octubre de 2006 (AS 3085)

¹⁴³ STSJ Galicia, 27 Enero de 2011 (JUR 135190)

¹⁴⁴ STS 22 de Enero de 2008 (RJ 2076)

¹⁴⁵ STSJ C. Valenciana, 22 de Noviembre de 2011 (JUR 2012/163122)

¹⁴⁶ STS 18 de Septiembre de 2007 (RJ 8446)

¹⁴⁷ STSJ Castilla La Mancha, 3 de Febrero de 1999 (AS 456)

¹⁴⁸ STSJ C. Valenciana, 30 de Noviembre de 2005 (AS 205)

¹⁴⁹ STSJ Galicia, 7 de Mayo de 2002 (JUR 146018)

Por otro lado, otros pronunciamientos judiciales entendieron que no concurría imprudencia temeraria en supuesto en el que el fallecido tenía un alto nivel de alcohol en sangre; porque las personas con un alto nivel de alcoholismo pueden tener una elevada tasa de nivel en sangre bebido en horas próximas, el dato del nivel de sangre se convierte en irrelevante y es entonces necesario, al no presumirse la imprudencia que se acredite que el hecho de que el conductor estuviera influenciado en la conducción por la mencionada tasa de alcohol¹⁵⁰.

Por el contrario, si se apreció tal imprudencia en supuesto en los que se circulaba a gran velocidad un vehículo¹⁵¹, casos de intoxicación etílica del conductor¹⁵². Es considerado también la conducción bajo la influencia de diversas drogas¹⁵³.

Mayores problemas ha planteado la calificación del suicidio¹⁵⁴. El artículo 93 de la Ley 50/1980, reguladora del contrato de seguro define éste como la muerte causada consciente y voluntariamente por el propio asegurado. La consecuencia de tal conceptualización es que sólo en aquellos casos en los que la muerte se ha causado voluntariamente y de forma consciente aplicaría la causa de la exclusión de la imprudencia temeraria, excluyéndose en los que no pueda apreciarse voluntariedad o conciencia del sujeto. Debe recordarse que en materia de Seguridad Social no cabe el pacto expreso de cobertura del suicidio que sí permite la Ley reguladora del contrato de seguro, por lo que la convicción de concurrencia de las notas reseñadas determinarán la exclusión de la cobertura propia del accidente laboral¹⁵⁵.

¹⁵⁰ STSJ País Vasco, 22 de Febrero de 2000 (AS 773)

¹⁵¹ STSJ Galicia, 27 Enero de 2011 (JUR 135190)

¹⁵² STSJ Murcia, 19 de Abril de 2002 (AS 2176)

¹⁵³ STSJ Castilla La Mancha, 2 de Octubre de 2006 (AS 3085)

¹⁵⁴ STSJ Castilla y León, Burgos 19 de Julio de 2012 (AS 1978)

¹⁵⁵ AA. VV. (SEMPERE NAVARRO V.A., Dir.): “ *Comentarios a la Ley General de la Seguridad Social*”, (Laborum) , Murcia, 2003 , Pág 553.

Entendido este caso, debe calificarse de imprudencia temeraria el trabajador que se tumba en la vía del tren a esperar que este lo arrolle¹⁵⁶; vigilante de seguridad que dispara su arma en su cabeza en tiempo y lugar de trabajo¹⁵⁷; también, el trabajador de la construcción que se tira desde un décimo piso en construcción¹⁵⁸; o el caso de un trabajador que en tiempo de trabajo mientras conduce una furgoneta del trabajo se precipita por un talud de 223 metros para quitarse la vida¹⁵⁹; o en fin, trabajador que en tiempo y lugar de trabajo pide permiso a su jefe para ir a los aseos y allí se cuelga, quitándose la vida¹⁶⁰.

Si la imprudencia temeraria que ya se ha planteado con anterioridad, rompe el nexo de causalidad entre lesión y trabajo, no lo hace así la imprudencia profesional que la propia norma define como la que es consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se deriva de la confianza que éste inspira¹⁶¹.

La imprudencia profesional supone introducir un elemento subjetivo en la valoración de la conducta del sujeto, pero se hace siempre en relación con la categoría profesional a la que pertenece el trabajador. Está relacionada, en consecuencia, con la confianza y el automatismo que la repetición constante de las tareas propias de la profesión habitual produce al trabajador.

Una sentencia¹⁶² afirmó que solo las imprudencias personales y temerarias pueden romper la relación causal, de tal manera que únicamente aquellos comportamientos graves abiertamente contrarios al actuar propio de una persona de diligencia normal pueden dar lugar a un cambio de signo en orden a las derivadas de un

¹⁵⁶ STSJ C. Valenciana, 12 de Diciembre de 1995 (AS 4532)

¹⁵⁷ STSJ Cantabria, 16 de Junio de 1993 (AS 2897)

¹⁵⁸ STSJ Castilla y León, Valladolid 10 de Marzo de 2010 8 (JUR 154085)

¹⁵⁹ STSJ Castilla y León, Burgos 18 de Marzo de 2009 (AS 1561)

¹⁶⁰ STSJ Galicia, 25 de Mayo de 2004 (JUR 241385)

¹⁶¹ STSJ Navarra, 19 de Enero de 2005 (JUR 104770)

¹⁶² STS 18 de Septiembre de 2007 (RJ 8446)

hecho laboral. Como por ejemplo, trabajador que sufre un accidente por un exceso de velocidad, calificándose como imprudencia profesional y no temeraria¹⁶³; el caso de un accidente sufrido por un albañil de la construcción que sufre un accidente mortal, se trata de un caso de imprudencia profesional debido a la existencia de riesgos en el andamio que utilizaban¹⁶⁴; también, la caída de un trabajador desde un camión que realizaba funciones de recogida de basura es calificada como imprudencia profesional y no temeraria¹⁶⁵; se considera imprudencia profesional la deambulación de un trabajador por la obra en ocasión del trabajo realizado¹⁶⁶; también, trabajador que pone el enganche de seguridad a la cuerda de vida¹⁶⁷.

Las conductas del empresario, de algún compañero o de un tercero, entre los que se incluyen los posibles beneficiarios de las prestaciones son, en principio ajenas a la calificación de accidente de trabajo, incluso si concurre responsabilidad civil o criminal.

La norma en lo que al empresario se refiere, contempla un supuesto diferente, si hasta ahora se había ocupado del accidente derivado de una situación objetiva de riesgo, la clásica conexión entre trabajo, como factor objetivo de riesgo, y lesión. Lo que se viene a regular es la consideración del accidente derivado de una actitud dolosa o culposa del empresario o de quienes tienen poderes directivos. Estas conductas solo importarán al intérprete si las mismas no tuvieran relación alguna con el contrato de trabajo, como por ejemplo un trabajador que es atropellado por su empleador¹⁶⁸.

Como por ejemplo, el caso de un trabajador que se cae de un andamio mientras le pasa material de construcción a uno de sus compañeros, los tribunales han declara la

¹⁶³ STS 13 de Marzo de 2008 (RJ 3040)

¹⁶⁴ STSJ Andalucía, Sevilla 4 de Marzo de 2010 (AS 1487)

¹⁶⁵ STSJ Islas Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 27 de Diciembre de 1996 (AS 4778)

¹⁶⁶ STSJ C. Valenciana, 1 de Febrero de 1994 (AS 779)

¹⁶⁷ STSJ Andalucía, Málaga 9 de Octubre de 2003 (JUR 77829)

¹⁶⁸ AA. VV. (SEMPERE NAVARRO V.A., Dir.): “ *Comentarios a la Ley General de la Seguridad Social*”, (Laborum) , Murcia, 2003, Pág.554

responsabilidad del empresario porque infringió su deber de prevención, vulnerando la normativa sobre seguridad e higiene¹⁶⁹.

Lo mismo sucede con un gruista que se precipita por el hueco en la obra en la que se encuentra trabajando, no tiene la consideración de imprudencia profesional porque el gruista de saber que existía dicho hueco no se hubiera movido hacia atrás¹⁷⁰. También, un trabajador que realiza funciones de tapicería sufre un corte en la mano de derecha la cual le queda afuncional para sujetar y agarrar cualquier material, se declara la culpa empresarial debido a la infracción de las medidas de seguridad e higiene en el trabajo¹⁷¹. Empresario que no facilitó el arnés para que un trabajador realizara trabajos en altura, también tiene tal consideración¹⁷². El no haber facilitado el casco a un trabajador que posteriormente se golpea la cabeza, incumple las medidas de seguridad e higiene en el trabajo¹⁷³.

¹⁶⁹ STSJ Galicia, 19 de Julio de 2010 (AS 1913)

¹⁷⁰ STSJ Andalucía, Sevilla 20 de Marzo de 2009 (AS 1571)

¹⁷¹ STSJ Andalucía, Sevilla 22 de Enero de 2009 (AS 313)

¹⁷² STSJ Madrid, 22 de Julio de 2004, (JUR 275119)

¹⁷³ STSJ Aragón, 28 de Febrero de 2007 (JUR 235871)

IX. Conclusiones.

De la presente investigación cabe extraer las siguientes conclusiones:

1- Dentro del accidente de trabajo existen varios tipos, tanto el accidente estrictamente derivado de contingencias profesionales como otros tipos de accidentes de trabajo que amplían dicho concepto, como el estudiado en este trabajo, y es aquel que se produce en circunstancias de ida o vuelta del lugar de trabajo, denominado accidente *in itinere*.

2-Para calificar un accidente como en *in itinere*, existen 4 tipos de requisitos: en primer lugar, el elemento teleológico, viene a decir que la finalidad del viaje esté única y exclusivamente motivada por el trabajo habitual, salvo el que se produzca en misión o en la emigración asistida.

En segundo lugar, elemento topográfico, el accidente debe ocurrir precisamente en el camino de ida y vuelta entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, aunque puede ocurrir en un momento anterior o preparatorio del viaje(al ir a tomar el vehículo) siempre que este se haya iniciado, pero no en un momento posterior (tras dejar el vehículo o llegar a casa).

En tercer lugar, elemento cronológico, el accidente debe de ocurrir en un tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del trabajo. Se trata de un requisito que debe relativizarse y flexibilizarse en cada caso concreto, mediante una valoración razonable de la distancia con el domicilio y el medio de transporte utilizado. El trabajador nunca deberá de adelantar la entrada ni la salida salvo que exista un motivo justificado.

Por último, elemento mecánico, el medio de transporte ha de ser racional o adecuado y el normal o habitual cuyo uso no entrañe riesgo grave e inminente, aunque no se exige su empleo sistemático. Hay que distinguir si la empresa pone a disposición del trabajador medio de transporte (normalmente colectivo), si utiliza transporte público, o si deja libertad a los trabajadores para no utilizar el que pone a su disposición.

3-En ocasiones, se confunde el accidente *in itinere* con el accidente de trabajo en misión, pero son distintos. Cabe aclarar, que el accidente en misión se define como el que acontece al trabajador cuando, por razón de su trabajo y a fin de desempeñar una actividad encomendada por el empresario, haya tenido que desplazarse a un lugar distinto al de su trabajo habitual.

4-La presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo en el artículo 115.3 de la LGSS 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 del mismo, y en segundo lugar, que la asimilación a accidente de trabajo del producido *in itinere* se limita sólo a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación.

5-Es muy importante remarcar la no presunción de laboralidad de las enfermedades ocurridas durante el trayecto de ir o volver del trabajo, y cuando se producen corresponde al accidentado o en caso de fallecimiento a sus causahabientes la finalidad de que concurren algunos de los elementos que componen el accidente *in itinere*.

6-En el accidente *in itinere* se han excluido las enfermedades o dolencias que surjan durante el desplazamiento al ir o volver del trabajo, ya que se ha limitado a los accidentes en sentido estricto. Ahora bien, cuando se acredita que la enfermedad o dolencia que se manifiesta en estas circunstancias tiene relación con el trabajo, relación causa-efecto, puede apreciarse la existencia de un accidente *in itinere*.

7-Se han excluido de la consideración de accidente de trabajo *in itinere*, aquellos sucesos que se encuentran cerca del lugar de trabajo y tras finalizar la jornada laboral. También los que se producen en un momento inmediato a su inicio y por último, cuando el trabajador sufre un desvanecimiento cuando espera a un medio de transporte que le lleve al lugar de trabajo.

X. Bibliografía.

- AA. VV. (SEMPERE NAVARRO. V.A., Dir.): “*Comentarios a la Ley General de la Seguridad Social*”, (Laborum), Murcia, 2003.

- AA.VV (DESDENTADO BONETE. A.): “*Comentario a la Ley General de la Seguridad Social*”, (Comares). Granada, 1999.

- AA.VV. (ALARCÓN CARACUEL, M.R., Dir.): “*Comentarios a la ley general de la Seguridad Social*”, Navarra (Aranzadi), 2003.

- ALONSO OLEA M. Y TORTUERO PLAZA J.L.: *Instituciones de Seguridad Social*, 18ª ed., (Cívitas), Madrid, 2002.

- ALONSO OLEA, M.: “*El origen de la Seguridad Social en la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900*”, (RMTAS), 2000.

- BALLESTER PASTOR, Mª A.: “*Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas*”, (Ed, Bomarzo), 2007.

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

- FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “*El Accidente de Trabajo en el sistema de la Seguridad Social*”, Barcelona (Atelier). 2007.

- OSSORIO, M.: “*Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*”, (Eliasta), Buenos Aires 2000, pág. 664.

- REMIGIA PELLICER, V. A.: “*Infarto y Accidente de Trabajo*”, (Tirant lo Blanch), Valencia, 2002.

- TASCÓN LÓPEZ. R.: “*El accidente de trabajo en misión*”. Valencia (Tirant lo Blanch), Valencia. 2010.

Sentencias del Tribunal Supremo:

- STS 1 de Julio de 1954 (RJ 1840)
- STS 29 de Septiembre de 1997 (RJ 2685)
- STS 17 de Diciembre de 1997 (RJ. 6851)
- STS 24 de Septiembre de 2001 (RJ 595)
- STS 14 de Febrero de 2011 (RJ 2736)
- STS 28 de Febrero de 2011 (RJ 2826)
- STS 15 de Abril de 2013 (RJ 3839)
- STS 16 de Septiembre de 2013 (RJ 7306)
- STS 26 de Diciembre de 2013 (RJ 371)
- STS 11 de Febrero de 2014 (RJ 1626)

Sentencias del Tribunal Superior de Justicia:

- STSJ Cataluña, 11 de Mayo de 2005 (AS 1596)
- STSJ Cantabria, 16 de Mayo de 2006 (JUR 177810)
- STSJ Aragón, 28 de Febrero de 2007 (JUR 235871)
- STSJ País Vasco, 16 de Diciembre de 2009 (AS 156)
- STSJ Galicia, 18 de Octubre de 2011 (JUR 397494)
- STSJ Castilla La Mancha, 29 de Octubre de 2011 (JUR 34751)
- STSJ Cataluña, 15 de Noviembre de 2011 (AS 1122)
- STSJ Galicia, 8 de Febrero de 2012 (AS 565)
- STSJ Galicia, 15 de Diciembre de 2012 (JUR 8429)
- STSJ Castilla-La Mancha, 25 de Febrero de 2014 (JUR 89634)