

TRABAJO FIN DE GRADO
Grado en Relaciones Laborales
Facultad de Derecho
Universidad de La Laguna
Curso 2021/22
Convocatoria:

LA CASUÍSTICA DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE

The casuistry of the work accident in itinere



Realizado por el alumno/a Doña Catalina Antonia Pedraza Aracena

Tutorizado por el Profesor/a D. Brais Columba Iglesias Osorio

Departamento: Derecho Público y Privado Especial y Derecho de la Empresa

Área de conocimiento: Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

ABSTRACT

From the beginning, workers have always been exposed to accidents at work because they have been carrying out their occupational duties in the workplace. It was not until 1900 that this concept had a consolidated regulatory definition, which has been maintained in a similar form up to the present day. However, it was not until 1954 that the accident in itinere was recognised in case law. As a result, the following Final Degree Project aims to analyse the current situation of both the typical accident at work and the accident in itinere that has arisen subsequently in legislation, since in order to understand the accident at work in itinere, one must begin with the accident at work. The requirements that are indispensable for the consideration of this are defined, including the interpretations given by the different Spanish Courts, as well as an explanation of the casuistry of the accident at work in itinere

Key Words: Accident at work, accident in itinere, contingency, employed worker, self-employed worker

RESUMEN

Desde los inicios, los trabajadores siempre han estado expuestos a los accidentes de trabajo por el simple hecho de desempeñar las funciones propias de la profesión en el lugar de trabajo. Es a partir del año 1900 que este concepto tiene una definición normativa consolidada y que se ha venido manteniendo de una forma similar hasta la actualidad. Sin embargo, no es hasta el año 1954 que el accidente in itinere tiene una aparición jurisprudencial que fije su reconocimiento. A raíz de ello en el siguiente Trabajo de Fin de Grado se tiene por objetivo analizar la actual situación tanto del accidente de trabajo típico como el del accidente in itinere que ha surgido con posterioridad a este en la legislación, ya que para comprender el accidente de trabajo in itinere se debe partir del accidente de trabajo. Se definen aquellos requisitos que son indispensables para la consideración de este incluyendo las interpretaciones que le han

dado los distintos Tribunales en España, así como exposición de la casuística que el accidente de trabajo in itinere presenta.

Palabras clave: Accidente de trabajo, accidente in itinere, contingencia, trabajador por cuenta ajena, trabajador por cuenta propia

ÍNDICE

ABREVIATURAS	5
INTRODUCCIÓN	6
1. MARCO LEGISLATIVO SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO	7
1.1 CONCEPTO Y DESARROLLO LOS ORÍGENES DEL ACCIDENTE DE TRABAJO.....	7
1.2 TIPOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO	8
1.3 RECARGO DE PRESTACIONES	10
2. DETERMINACIÓN DE LA CONTINGENCIA	12
2.1 CONTINGENCIA COMÚN.....	13
2.2 CONTINGENCIA PROFESIONAL	14
3. CONCEPTUALIZACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE ..	15
3.1 DESARROLLO DEL CONCEPTO.....	15
3.2 ELEMENTOS ESPECÍFICOS CONFIGURADORES DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE	16
3.3 ACCIDENTE IN ITINERE Y ACCIDENTE EN MISIÓN.....	19
3.4 EXCLUSIONES.....	20
3.5 LA RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL EN EL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE. .	21
4. EL TRABAJADOR AUTÓNOMO Y EL ACCIDENTE IN ITINERE.	23
5. DATOS ESTADÍSTICOS: ACCIDENTES EN JORNADA Y ACCIDENTES IN ITINERE	25
6. CONCLUSIONES	30
BIBLIOGRAFÍA	32
ANEXOS.....	33

ABREVIATURAS

BR: Base Reguladora

EVI: Equipo de Valoración de Incapacidades

INSS: Instituto Nacional de Seguridad Social

IT: Incapacidad temporal

LISOS: Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social

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

LPRL: Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales

RAE: Real Academia Española

RD: Real Decreto

RETA: Régimen Especial de Trabajadores Autónomos

RG: Régimen General

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

STSJ: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia

TS: Tribunal Supremo

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de Fin de Grado cuyo título es la “*Casística del accidente de trabajo in itinere*” tiene por objeto conocer la situación del accidente de trabajo in itinere en la actualidad de tal forma que se pueda llegar a poseer una visión más amplia sobre el concepto a tratar.

El siguiente trabajo se estructurará en cuatro puntos. El primer punto titulado, Marco Legislativo sobre los accidentes de trabajo, expone y desarrolla el origen que tuvo el accidente de trabajo conocido como tal. En el siguiente punto titulado, Determinación de la Contingencia, explica las distintas situaciones que protegen al trabajador para conceptualizar también donde se abarcaría el concepto que se ha tratado en el apartado uno.

En el tercer punto denominado, Evolución histórica del Accidente de Trabajo in Itinere, es el que entra de lleno en el estudio del objetivo del presente TFG en el cual se expone la conceptualización del fenómeno, los elementos que configuran en accidente de trabajo in itinere, se hace una comparación con el llamado accidente en misión ya que en muchas de las sentencias que ha aportado la doctrina judicial se ha aclarado la diferencia que existe entre ambos y se hará ver en el trabajo. Con ello visto, se expondrá en el siguiente apartado del mismo punto las exclusiones que tiene el accidente in itinere y con ello se cierra el apartado con la responsabilidad empresarial que se puede derivar en ciertos casos.

De todo ello, se ha hecho mención siempre al trabajador por cuenta ajena y es por ello por lo que el último punto del trabajo titulado, El Trabajador Autónomo y el accidente in itinere, como bien indica, es dirigido al trabajador por cuenta propia ya que se considera necesario analizar los cambios que este ha tenido dentro del accidente in itinere y que se ha visto reflejado en la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de reformas urgentes del trabajo autónomo.

1. MARCO LEGISLATIVO SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO

1.1 Concepto y desarrollo los orígenes del accidente de trabajo.

Como bien se sabe, la primera interpretación del concepto normativo de accidente de trabajo viene a establecerse en la conocida Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900 en donde en su artículo uno se expone que *“para los efectos de la presente ley, entiéndese por accidente toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”*. Con ello surge el principio de responsabilidad patronal objetiva frente a los accidentes de trabajo. A colación de esta, se publica la Ley de 22 de diciembre de 1955 por la que se unifica el Seguro de Accidentes en la agricultura con el de la industria, por lo que como bien indica el título, en ella se unifica el aseguramiento de los accidentes laborales a los trabajadores agrícolas en las mismas disposiciones que se hace para los trabajadores de la industria. A ello cabe destacar el Decreto de 22 de junio de 1956, que aprueba el Texto Refundido de la Legislación de Accidentes del Trabajo en el cual viene manteniendo la misma definición de accidente de trabajo que en la Ley de 1900 salvo que la palabra operario en este nuevo decreto es sustituido por el concepto trabajador. Así bien el concepto de trabajador es definido en su artículo tercero como *“toda persona que ejecute un trabajo por cuenta ajena, fuera de su domicilio, cualquiera que sea la función que tenga encomendada y en virtud de contrato verbal o escrito”*. Además, para los del sector agrícola se considera también trabajador al que trabaje dentro de su domicilio, si la casa la tiene como forma de retribución de su trabajo, y los criados que no estén dedicados exclusivamente al servicio personal del patrono o de su familia.

Dicho concepto de accidente trabajo se mantuvo en la Ley de Seguridad Social de 21 de abril de 1966 en su artículo 84 y en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social de 20 de junio de 1994¹ recogido en su artículo 115. Esta última norma fue derogada con efectos de 2 de enero de 2016, por la disposición derogatoria única 1 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre que es la que se encuentra vigente en la actualidad. En la LGSS vigente la definición de accidente de trabajo viene recogida en el artículo 156 estableciendo por accidente de trabajo toda lesión corporal que el

¹ Hevia-Campomanes Calderón Enrique. (2000). *Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Incapacidad temporal por contingencias comunes*. Colex.

trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Con todo ello se ve reflejado que la definición de esta ha venido manteniéndose de forma análoga.

Con la consolidación de la definición se extraen tres notas características de este y son; lesión corporal, sufrida por el trabajador con ocasión o por consecuencia del trabajo y que se ejecute por cuenta ajena.

1.2 Tipos de accidentes de trabajo

Con el concepto de accidente de trabajo fijado, ahora queda delimitar cuales serán aquellos supuestos que se engloban en la definición y cuales quedan excluidos. El artículo 156 apartado 2 de la LGSS considera expresamente los siguientes accidentes de trabajo;

- Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo: Para estos supuestos se hace referencia los accidentes in itinere el cual se abordará a lo largo del trabajo.
- 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; Sigue en la misma línea que los accidentes in itinere, pero haciendo referencia a los cargos electivos sindicales.
- Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su grupo profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa; Estos supuesto son los llamados accidentes en misión.
- Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.
- Las enfermedades, no incluidas en el artículo siguiente, 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 de este; Se trata de aquellas enfermedades que no se encuentran dentro del RD 1299/2006, de 10 de noviembre pero que el trabajador la haya contraído por la realización de su trabajo.²

² Pérez Alonso, María Antonia y Cordero Gordillo, Vanessa (2015). *El accidente de trabajo y la enfermedad profesional*. Tirant lo Blanch. Pág.33

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

Para los supuestos de accidente de trabajo que se han descrito se presumirán salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo, por lo que existe la presunción “*iuris tantum*” de laboralidad. No obstante, no tendrán la consideración de accidente de trabajo según el artículo 156.4 de la LGSS;

- Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza.
- Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

Para este último punto, se añade en el apartado 5 del mismo artículo que no impedirá la consideración de accidente de trabajo la imprudencia profesional la que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira. Así como también la concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo. En el caso de la imprudencia se puede ver en la STS de 13 de marzo de 2008³ que el trabajador ha fallecido en un accidente de tráfico por exceso de velocidad y ha obtenido la calificación de accidente de trabajo.

³ Rec. núm 4592/2006.

1.3 Recargo de prestaciones

El recargo de prestaciones nace junto con la ya mencionada Ley de Accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900 en la cual se fija en su artículo 5 que las indemnizaciones determinadas por esta ley se *“aumentarán en una mitad más de su cuantía cuando el accidente se produzca en un establecimiento ú obras cuyas máquinas ó artefactos carezcan de los aparatos de precaución á que se refieren los artículos 6º, 7º, 8º, 9º.”*

En la actualidad, el recargo de prestaciones hace referencia al aumento del 30 o 50 por ciento en las prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional siempre y cuando la lesión se produzca por equipos de trabajo o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los medios de protección reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad y salud en el trabajo, o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador⁴. La LPRL también fija en su artículo 14 apartado 2 que *“el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo”* incluso se fija en su artículo 15 apartado 4 que la efectividad de las medidas preventivas deberá prever *“las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador”*. Por lo tanto, el recargo de prestaciones tiene origen cuando el empresario incumple sus obligaciones en materia preventiva, existiendo así culpa o negligencia.

Además, el pago de este recargo recae directamente en el empresario infractor y no podrá ser objeto de seguro alguno, siendo nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se realice para cubrirla, compensarla o transmitirla. Esto quiere decir que según lo expuesto en el precepto que aporta la LGSS la responsabilidad del pago recae únicamente sobre el empresario infractor. Pues bien, como se fija en la STS de 2 de octubre de 2000⁵, el recargo de prestaciones en una sociedad con altos índices de siniestralidad lo que persigue es evitar accidentes de trabajo originados por infracciones empresariales de la normativa de riesgos laborales.

⁴ Artículo 164 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

⁵ Réc.núm 2393/1999

El aumento de la cuantía se aplicará sobre la prestación económica que le corresponda al trabajador accidentado de las cuales se pueden distinguir dos tipos, por un lado, las temporales que en ella se destaca la incapacidad temporal, las lesiones permanentes no invalidantes, la orfandad y, por otro lado, se encuentran las permanentes que son la incapacidad permanente parcial, total, absoluta o la gran invalidez y viudedad.

A ello cabe destacar que según lo expuesto a finales del artículo 164 de la LGSS la responsabilidad es compatible con la de cualquier otro orden, incluido el penal, incluso el artículo 42 apartado 3 de la LPRL menciona que el recargo de prestaciones que pueda derivar será compatible tanto con indemnizaciones por daños y perjuicios causados, así como las responsabilidades administrativas que sean derivadas de procedimiento sancionadores. Pues bien, el recargo por prestaciones es independiente y compatible con las de todo orden, incluso penal (no opera principio *non bis in ídem*)⁶.

El recargo, como se ha dicho al principio, es una responsabilidad tasada que no tiene una cuantificación rígida, sino que puede oscilar entre un máximo (50%) y un mínimo (30%)⁷ Para la determinación de la cuantía de la responsabilidad por recargo puede encontrarse en distintos pronunciamientos que ha hecho la doctrina judicial quien acuden a un criterio en específico para atenuar o incrementar dicha cuantía.⁸

- La peligrosidad de las actividades desarrolladas en la empresa o centro de trabajo.
- La gravedad de los daños producidos o que hubieran podido producirse por la ausencia o deficiencia de las medidas preventivas necesarias.
- El número de trabajadores afectados.
- La conducta general seguida por el empresario en orden a la estricta observancia de las normas en materia de prevención de riesgos laborales.

Puede verse, así en la STSJ de Madrid de 18 de mayo de 2020⁹ como se aplica al empresario un recargo del 50% debido a que uno de sus trabajadores fallece por estar expuesto, como recoge la mencionada sentencia dictada por esta Sala y la resolución que

⁶ En la RAE este concepto es definido como el principio jurídico que prohíbe que una persona sea sancionada dos veces por el mismo hecho.

⁷ STSJ de Castilla-La Mancha de 3 de febrero 2022 (rec. núm185/2022).

⁸ López Fernández, R. (2017). El recargo de prestaciones económicas de Seguridad Social: historia, presente y futuro. Proyecto de investigación. Pág. 232-237.

⁹ Rec.núm 377/2020.

se recurre, en la realización de sus tareas como operario de producción en pintura y lijado de piezas aeronáuticas, a productos que contienen cromato de estroncio sin que el sistema de gestión de prevención de riesgos laborales implantado y en particular el relativo a las medidas de vigilancia del estado de salud de los trabajadores fuese suficientemente eficaz ni rápida la actuación de la empresa, que con noticia de dicha exposición no adoptó medidas para anular dichos riesgos desde el año 1987 al año 2006.

En este supuesto la Sala no puede moderar el porcentaje del recargo a tenor de la peligrosidad de las actividades desarrolladas, la gravedad del daño ocasionado, el resultado de muerte del trabajador afectado, así como la actitud de la empresa, tardía respecto de la adopción de medidas, así como también la ausencia de debida información suficiente y adecuada al respecto.

2. DETERMINACIÓN DE LA CONTINGENCIA

La contingencia es aquel acontecimiento hipotético o incierto que provoca que una situación de necesidad esté protegida ya que no se sabe si ocurrirá y en caso de que ocurriese, cuando ocurrirá.¹⁰ Aplicado al ámbito laboral, se pueden distinguir dos tipos; contingencia común y contingencia profesional. El control de la determinación de esta es llevado por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en donde se constituye el Equipo de Valoración de Incapacidades¹¹ (EVI) quien se encarga, entre otras, de evaluar, calificar, revisar la contingencia, verificar la existencia de lesiones para la determinación de uno de los dos tipos de esta, determinar la entidad encargada de llevar a cabo las prestaciones correspondientes, declarar tanto la extinción como la prórroga de la contingencia, etc.¹²

Es tal la importancia de la competencia del INSS que se ve reflejaba en la STS de 15 de noviembre¹³ de 2006 en la cual se le reconoce la competencia del INSS para determinar la contingencia de la incapacidad temporal que se está analizando en dicha sentencia después de un alta dada por la Mutua, con la que tenía asegurada la empresa por

¹⁰ La palabra contingencia viene definida en la RAE como “Posibilidad de que algo suceda o no suceda.”

¹¹ Artículo 2 del del RD 1300/1995, de 21 de julio, por el que se desarrolla en materia de incapacidades laborales del sistema de la Seguridad Social, la ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

¹² Artículo 3 de la ley anteriormente citada.

¹³ Rec núm. 2027/2005.

contingencias profesionales, en proceso de incapacidad temporal por accidente de trabajo, y una posterior baja por contingencia común extendida por el Servicio Público de Salud. En este sentido la jurisprudencia se ha pronunciado fijando lo siguiente;

Las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social (antes denominadas Mutuas Patronales) ni son entidades de derecho público ni tienen el carácter de Entidades Gestoras de la Seguridad Social. Según los artículos 67 y 68 del citado Texto Refundido, dichas Mutuas son entidades que colaboran en la gestión de la Seguridad Social, aun cuando ciertamente sus competencias en materia de gestión de la prestación por Incapacidad Temporal se hayan incrementado sensiblemente en los últimos tiempos por vía reglamentaria.

2.1 Contingencia común

Para la definición del primer tipo de contingencia se acude a la Ley General de la Seguridad Social en donde cabe señalar que dentro de esta se encuentra el accidente no laboral y la enfermedad común. El accidente no laboral es definido según el artículo 158.1 de la LGSS como aquel accidente que conforme al artículo 156.1 de la misma ley no tenga carácter accidente de trabajo. Así bien, la enfermedad común es definida por dicho artículo como aquellas alteraciones de la salud que no tengan la consideración de accidente de trabajo ni de enfermedades profesionales.

El accidente no laboral se caracteriza, frente a la enfermedad común, porque el accidente se produce por una *“acción súbita, violenta y externa, mientras que la enfermedad supone un deterioro psico-físico desarrollado de forma paulatina, que no obedece a una acción súbita y violenta”*¹⁴. También presentan otra disimilitud a la hora de solicitar la prestación puesto que en los supuestos de enfermedad común se requiere estar en alta y tener además un periodo de cotización de ciento ochenta días en los cinco años anteriores frente al accidente no laboral que no requiere de cotización previa.

Por otro lado, aunque la carencia no sea la misma, hay que tener en cuenta que el pago de las prestaciones es igual para ambas. En los supuestos de incapacidad temporal que deriven de una contingencia común la regla general que se aplica es; los tres primeros

¹⁴ STS de 2 de julio de 2020 (rec núm. 580/2020) citando la STS de 10 de junio de 2009 (rec núm. 3133/2008).

días de la prestación no se abona nada, entre el cuarto y el quinto día se aplica el 60% de la BR cuya cuantía corre a cargo del empresario, a partir del día catorce hasta el décimo sexto se aplica el 60% de la BR, pero en este caso será o bien del INSS o bien de la Mutua colaborado que tenga cubierta las contingencias comunes. Finalmente, a partir del día vigésimo primero en adelante se aplicará el 75% de la BR también por el INSS o la Mutua. La duración de la prestación por contingencias comunes será de doce meses con una prórroga de seis meses cuando se presuma que el trabajador pueda ser dado de alta en ese periodo que se da en la prórroga.

2.2 Contingencia profesional

En este concepto se diferencia el accidente de trabajo y la enfermedad profesional, es decir, ambas derivan por el desempeño del trabajo. Para la definición del primero, como ya se ha expuesto, acudimos al artículo 156.1 de la LGSS en el cual se dispone que “*se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena.*” Además, en este artículo, apartado tercero, continúa exponiendo que se presumirá salvo prueba en contrario que aquellas lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y lugar de trabajo serán constitutivas de accidente de trabajo, por lo que de este precepto se da la presunción “*iuris tantum*” (Pérez y Cordero, 2015).

Ahora bien, la enfermedad profesional se encuentra definida en el artículo 157 de la LGSS como aquella “*contraída a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades que se especifiquen en el cuadro que se apruebe por las disposiciones de aplicación y desarrollo de esta ley, y que esté provocada por la acción de los elementos o sustancias que en dicho cuadro se indiquen para cada enfermedad profesional.*”¹⁵ Es por ello que la enfermedad no requiere la aparición de inmediato en el trabajador, sino que basta con que esta se derive con el paso del tiempo a causa del desempeño de las funciones propias de su profesión. Como se contempla en el artículo 176 de la LGSS para estas situaciones se fija un periodo de observación que será el tiempo necesario para el estudio médico de la enfermedad profesional cuando haya necesidad de aplazar el diagnóstico definitivo. Para la calificación de una enfermedad como profesional tendrán

¹⁵ El RD 1299/2006, de 10 de noviembre, vigente a partir del día 1 de enero de 2007 que apruebe el cuadro de enfermedades profesionales en el Sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.

competencia la entidad gestora que asuman la protección de las contingencias profesionales, así queda fijada en el artículo 3 del RD 1299/2006, de 10 de noviembre.

Como ya hemos dicho para el accidente no laboral, en estos supuestos de accidente de trabajo y enfermedad profesional tampoco se requiere un periodo de carencia y, por otro lado, la cuantía de las prestaciones es iguales para ambas, también. Se percibirá el 75% de la BR a partir del día segundo de la baja, cuya duración máxima será de doce meses, con una prórroga de seis meses cuando se prevea que alta del trabajador se pueda dar en ese periodo de tiempo. Una vez agotado este tiempo, se deberá examinar al trabajador en un plazo de tres meses para valorar la posibilidad de incapacidad permanente.

3. CONCEPTUALIZACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE

3.1 Desarrollo del concepto

Como bien se sabe, la primera sentencia que ha considerado accidente de trabajo in itinere es la del TS de 1 de julio de 1954¹⁶, donde se fija que el desplazamiento que se produce es un acto necesario para la prestación laboral, por lo que es de entender que si no hubiese trabajo, no habría desplazamiento y ello no daría lugar a alguna posibilidad de que se produjese accidente.

El accidente de trabajo in itinere puede considerarse una extensión del accidente de trabajo que se encuentran más asociados a los accidentes laborales de tráfico como se puede apreciar en la gran mayoría de las sentencias que aporta la doctrina judicial. La definición se encuentra en la legislación actual en el artículo 156.2 de la LGSS donde establece que tendrán la consideración de accidente de trabajo los ocasionados al ir o al volver al lugar de trabajo.

Para los accidentes de trabajo la presunción de “iuris tantum” de laboralidad es casi de aplicación automática, mientras que en el caso de los accidentes de trabajo in itinere esto no es tan así ya que requiere de unos elementos concretos para poder tener dicha calificación (Arias y Sempere, 2015); el lugar de trabajo, domicilio habitual del trabajador y se requiere una conexión entre ellos en el trayecto.¹⁷ . En otras palabras, los requisitos

¹⁶ Kahale Carrillo, D. T. (2007). Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo "in itinere". *Revista universitaria de Ciencias del Trabajo*, (8), 143-157.

¹⁷ STS de 14 de febrero de 2011 (rec núm. 1420/2010). En esta se expone un supuesto de *un hombre que al encontrarse en la finca de su propiedad guiando la motocicleta para tomar la vía pública supone sin*

para la constitución se encuentra el elemento objetivo, el elemento subjetivo y el nexo causal. Para el elemento objetivo hace referencia a la lesión corporal, “todo daño causado por una herida, golpe o enfermedad, no siendo necesario que la lesión se manifieste visiblemente”¹⁸. Para el elemento subjetivo, la legislación vigente incluye tanto a los trabajadores por cuenta ajena como a los trabajadores por cuenta propia.¹⁹ Y finalmente el nexo causal que será necesario para conectar la relación causa efecto entre el trabajo y las lesiones que sufra el trabajador. Por consiguiente, atendiendo a la definición del concepto anterior, la doctrina judicial entiende que se requiere de una serie de elementos que serán necesarios analizar para verificar que se está ante un accidente in itinere siendo estos.²⁰

3.2 Elementos específicos configuradores del accidente de trabajo in itinere

▪ ELEMENTO TELEOLÓGICO

El concepto teleológico proviene de la palabra teleología deriva del griego *teles* que significa “fin”, y de *logos* que indica “doctrina” o “estudio”. En la RAE la palabra teleología es definida como la doctrina de las causas finales, por lo tanto, en este punto se viene a hacer mención de que la causa del desplazamiento debe ser la de iniciar la prestación de los servicios, o en su defecto la de volver al domicilio una vez finalizada la misma sin interrupciones o alteraciones en lo que se refiere al transcurso. Es esencial que el desplazamiento que se produzca tenga una relación inmediata con el desempeño de la actividad laboral. Así por ejemplo se observa en la STSJ de Cataluña de 17 de junio de 2014²¹ que es considerado accidente de trabajo in itinere puesto que se da, entre otros, el elemento teleológico visto que el trabajador que sufrió el accidente tuvo lugar mientras se desplazaba desde su domicilio particular hasta la sede de la empresa.

En la STSJ de Santa Cruz de Tenerife de 30 de noviembre de 2010²² fue desestimado el recurso de suplicación contra la Sentencia del Juzgado de lo Social de referencia de fecha

lugar a duda que el accidentado realizaba el trayecto que efectúa ordinariamente con la finalidad de ir al trabajo, por lo que no cabe sino concluir que se produjo el accidente in itinere al que se refiere el art. 115.2.a) de la LGSS ”.

¹⁸ MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, Murcia, Laborum, 2017, pág. 26.

¹⁹ Tras la aprobación de la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo por la que se ha modificado el artículo 316 apartado 2 de la LGSS.

²⁰ STSJ Castilla la Mancha de 15 de diciembre de 2005 (rec núm. 1180/2004).

²¹ Rec núm. 4392/2014.

²² Rec núm. 967/2010.

de 11 de diciembre de 2009 que interpuso la esposa de su marido fallecido en un accidente de tráfico al entender que no se cumplía el elemento del que se está tratando debido a que el desplazamiento que realizaba aquel trabajador no requería ir el día que sufrió el accidente a comprar materiales y realizó un desvío con el fin de dejar a sus hijas a casa de su padre, tomando así otra ruta a su trabajo no siendo ese desvío habitual realizado dentro de esa ruta diaria para hacer el desplazamiento desechando así cualquier nexo causal.

▪ ELEMENTO TOPOGRÁFICO

Como mismo indica el nombre, en este punto se analiza el trayecto que conecta el domicilio del trabajador con el lugar de trabajo de este. Se considera el punto de partida el domicilio habitual, sin embargo, con el paso del tiempo la firmeza en este punto ha ido disminuyendo puesto que sentencias del TSJ han permitido entre otras, la vivienda de vacaciones como domicilio tanto así se recoge en la STSJ de Santa Cruz de Tenerife de 23 de enero de 1998²³ haciendo mención al TS de 29 de septiembre de 1997 en su RJ 1997/6851 “*«teniendo en cuenta la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales, la noción de domicilio se amplía para incluir lugares de residencia o, incluso, de estancia o comida distintas de la residencia principal del trabajador y en este sentido la Sentencia de 16 octubre 1984 (RJ 1984\5284), considerada como accidente “in itinere” el producido en el trayecto hacia el Centro de Trabajo desde el domicilio de verano.»*”

No obstante, este concepto se ha ampliado de tal forma que además de considerarse domicilio habitual el legal del trabajador, también la doctrina judicial ha incluido el domicilio real o lugares de residencia, estancia o comida distintos de lo que se considera la residencia habitual del trabajador (STSJ Murcia 970/2005, de 19 septiembre)²⁴.

²³ Rec núm. 83/1998.

²⁴ En la STSJ de Murcia de 19 de septiembre de 2005 (rec. núm 970/2005) no fue considerado accidente in itinere el accidente de coche sufrido por un trabajador al no cumplirse, entre otros, el elemento topográfico ya que el fin del trayecto no tenía por objetivo el lugar de trabajo sino su domicilio, que estos a pesar de encontrarse en el mismo lugar, no adquirió la condición del accidente ya mencionado anteriormente.

- EL MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO

En este sentido la jurisprudencia hace mención de que el medio utilizado para volver o ir al lugar de trabajo debe ser un medio adecuado, es por ello por lo que en la STSJ de Cataluña de 12 de junio ha valorado como accidente de trabajo in itinere la caída de un trabajador que se disponía a ir a su casa tras su jornada laboral utilizando como medio de transporte un patinete. Una de las causas que ha llevado a la doctrina judicial a tener esta reflexión se debe a los cambios y avances que se están produciendo en la sociedad, así como que el trayecto que seguía la persona en cuestión era por una vía señalizada permitida para patinetes.

- ELEMENTO CRONOLÓGICO

Para que se reciba la calificación de accidente in itinere, se requiere también que el accidente se produzca en un intervalo de tiempo próximo a la hora de entrada del trabajo o de la salida de éste siempre que tenga por finalidad su domicilio habitual sin que el recorrido sufra alteraciones temporales que no sean normales o no consideradas habituales.

Junto a lo anterior, los Tribunales han elaborado otros criterios en este ámbito; así: a) el trayecto no siempre tiene que ser el mismo ni el más corto; b) el tiempo empleado en el trayecto ha de ser razonable, debiéndose tener en cuenta la mayor o menor extensión a recorrer, el medio de transporte utilizado y las circunstancias concurrentes en cada caso (densidad del tráfico, desvíos por obras u otros motivos...); c) no basta una simple demora para desvirtuar el carácter profesional del accidente, sino que se han de introducir modificaciones de tiempo o espacio que den lugar a una agravación del riesgo; y, d) la impuntualidad puede ser causa de sanción pero no desvirtúa, en principio, el carácter de accidente de trabajo. (Gala, 2015, núm. 5)

Para reflejar lo expuesto se atiende a la STSJ de País Vasco de 29 de octubre de 2019²⁵ en la cual no se valoró un accidente de tráfico como accidente de trabajo in itinere debido a que el tiempo transcurrido desde la salida de su trabajo hasta el momento que se produjo el accidente tuvo una duración mayor del habitual y ese exceso no fue justificado, lo que

²⁵ Rec núm. 1927/2019.

llevó a que se rompiera el nexo causal en donde la diferencia de tiempo fue de aproximadamente veinte minutos. Ahora bien, en la sentencia de 26 de diciembre de 2013²⁶ el TS sí calificó como accidente in itinere el sufrido por un trabajador que se dirigía el domingo por la noche de lo que se había fijado como domicilio a su residencia habitual debido a que, al día siguiente, lunes por la mañana comenzaba su jornada laboral lo que ese tiempo de descanso que se requería para el inicio de su actividad laboral mantenía el nexo causal.

▪ RELACIÓN DE CAUSALIDAD:

Tal y como se ha expuesto en el elemento anterior tomando de referencia la sentencia del TS de 26 de diciembre de 2013 se habla de la ruptura del nexo causal entendiéndose así por ella la necesidad de que exista una relación entre los hechos ocurridos y el trabajo. Arias y Sempere (2015) expusieron que la complejidad de este punto reside en la falta de presunción de laboralidad a diferencia de como sí ocurre en un accidente de trabajo, debido a que en los supuestos “in itinere” no se encuentran los compuestos lugar y tiempo de trabajo²⁷ como especifica el artículo 115.1 de la LGSS.

Un ejemplo claro para la explicación se extrae de la STSJ de Cataluña de 2 de febrero de 2012²⁸ en la que pierde la condición de accidente in itinere el sufrido por una trabajadora al día siguiente de un día de fiesta local cuyo destino era su trabajo desde una localidad distinta de la de su domicilio habitual, adonde había acudido el día anterior para estar con su familia. En este supuesto se rompe el nexo causal puesto que la sentencia declara que no es accidente de trabajo ya que se trataba de un viaje cuya finalidad principal y directa no estuvo determinada por el trabajo.

3.3 Accidente in Itinere y accidente en misión

Como se había expuesto, para la definición del concepto de accidente in itinere se acudía al artículo 156.2 de la LGSS, ahora bien, para poder comprender el concepto de accidente de trabajo en misión, requiere atender al artículo 156.3 de la LGSS en el cual se establece

²⁶ Rec. núm 2315/2012.

²⁷ Arias Domínguez, Ángel y Sempere Navarro, Antonio V (2015). *Accidentes Laborales de Tráfico*. Aranzadi citando la STS de 6 de abril de 1974.

²⁸ Rec núm.814/2012.

que “*se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo*” puesto que el concepto en cuestión que vamos a tratar tiene en cuenta ambos factores que el ya mencionado artículo nombra. Por un lado, el desplazamiento para cumplir la misión y el desempeño en qué consiste la misión²⁹. A raíz de ello se puede definir como aquel accidente de trabajo que sufre el trabajador durante el tiempo que dure una misión³⁰ que ha sido encomendada por el empresario.

La importancia de este concepto reside en tener en cuenta cuando se da el inicio de la misión hasta la finalización de esta, ya que en la STS de 6 de marzo de 2007, un trabajador que desempeña las funciones de conductor que había sido requerido por el empresario para encomendar una tarea en otro lugar distinto del habitual y finalizada su jornada laboral fallece a causa de un problema de salud pero la consideración de accidente de trabajo viene dada porque la doctrina judicial entiende que la misión no ha terminado siendo así que no regrese a su domicilio habitual.

No obstante, no ocurre lo mismo cuando un trabajador del mar es desplazado en misión por su empresa en la que presta sus servicios y fallece por ahogamiento el día que se encontraba en su descanso. Para este caso la jurisprudencia ha entendido que la lesión se ha producido durante el tiempo de descanso, un descanso que se produce fuera del barco, aunque por exigencias del tipo de trabajo, que en este caso como ya se ha dicho es un trabajador del mar, ocurre fuera del ámbito privado normal del trabajador.³¹

3.4 Exclusiones

Una vez expuestos los elementos que componen el accidente de trabajo in itinere es necesario razonar que hay determinadas conductas que hacen que el nexo causal se rompa aun existiendo los elementos ya tratados. La doctrina judicial del TSJ de Asturias de 27 de junio de 2003³² entiende que este se produce en aquellos supuestos que exista dolo o imprudencia temeraria del trabajador. Con ello, un ejemplo claro se muestra en la STSJ de Málaga de 23 de junio de 2000³³ en donde se pierde la consideración de accidente de

²⁹ Rec núm. 2115/2007. Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Social, de 06 de marzo de 2007.

³⁰ Rec núm. 536/2015. Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Social, de 7 de febrero de 2017.

³¹ STSJ de Galicia de 29 de febrero de 2016 (rec. núm 1020/2016)

³² Rec núm. 618/2002.

³³ Rec núm. 217/2000.

trabajo in itinere aun cumpliéndose todos los elementos (teleológico, cronológico, topográfico, relación de causalidad, nexo causal), pero el trabajador hacía uso de una motocicleta sin tener permiso de conducir cuando tuvo el accidente por la imprudencia de este. Así continua esta sentencia citando a la STS de 10 de mayo de 1998 que *“la imprudencia temeraria, en el marco del accidente laboral, sanciona con la pérdida de protección un riesgo específicamente cubierto, y, para que concurra, es preciso que se observe una conducta que asuma riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves, ajenos a la conducta usual de las personas.”*

Con ello, un aspecto importante para tener en cuenta es el reflejado en la TS de 10 de mayo de 1988 donde ha señalado que no es totalmente equivalente el concepto de imprudencia temeraria sancionada en el Código Penal (RCL 1995, 3170 y RCL 1996, 777) y la prevista en el accidente laboral, ya que 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. Es por tanto en la STSJ de País Vasco de 1 de septiembre de 2010³⁴ en la cual un trabajador fallece tras sufrir un atropello al bajarse del vehículo en una zona que por la que circulaban los coches. Este caso hubiese tenido la consideración de accidente de trabajo in itinere ya que se cumple el elemento teleológico puesto que la finalidad de ese viaje tenía por destino el lugar de trabajo, el elemento cronológico ya que era una hora próxima al inicio de su jornada laboral, el elemento topográfico puesto que recorría el trayecto habitual salvo que ese día sin justificación ninguna la persona que conducía el coche se detuvo en un sitio no permitido para realizar dicha acción y por imprudencia del trabajador ha perdido tal consideración.

3.5 La responsabilidad empresarial en el accidente de trabajo in itinere.

El empresario en cumplimiento del deber de protección debe garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores que se encuentren a su servicio en todos los aspectos relacionados en el trabajo, así queda establecido en el artículo 14.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales. Es por tanto que el incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales

³⁴ Rec núm. 1398/2010

dará lugar a responsabilidad empresarial, así queda recogido en el artículo 42 de la LPRL y una consecuencia de ella, deriva el recargo de prestaciones como se ha desarrollado en el presente trabajo. Además, los supuestos de incumplimientos pueden derivar en distintos tipos de responsabilidades que se pueden englobar o bien en la LISOS cuando se trate de incumplimiento administrativo, como así queda recogidos en los artículos 30-32 en donde se clasifican de leves a muy graves o bien, responsabilidad penal atendiendo a la gravedad del caso en cuestión siempre que se encuentre tipificado en el Código Penal.

También puede derivar en responsabilidad civil según lo recogido en los artículos 1102 y 1902 del Código Civil en donde se establece la obligación de indemnizar el daño o perjuicio causado por una actuación imprudente o negligente la cual debe ser lo más proporcionada para poder alcanzar a reparar o compensar los daños y perjuicios causados.

A ello cabe destacar lo establecido en la STS de 2 de octubre de 2000 en la que se excluye el recargo por infracciones en medidas de seguridad como se ha fijado anteriormente en el artículo 164 de la LGSS puesto que la doctrina entiende que es una *“institución específica y singular de la normativa de Seguridad Social no subsumible en otras figuras jurídicas típicas”*.

Para el caso de los accidentes de trabajo, los empresarios tienen la obligación de comunicar a la autoridad laboral a través del Sistema Delt@ los partes de accidente de trabajo, la relación de accidentes de trabajo ocurridos sin baja médica y la relación de altas o fallecimientos de accidentados.³⁵ Dicha comunicación que es obligatoria se deberá de realizar dentro de las 24 horas siguientes. La falta de comunicación, en tiempo y forma puede constituir una infracción leve o grave según lo expuesto en la LISOS.

Una vez expuesto lo anterior, junto con la definición de accidente de trabajo in itinere podemos extraer que la responsabilidad puede llegar a ser compartida ya que se pueden dar situaciones en los que dicho accidente se podría haber evitado si no hubiese sido por incumplimiento por parte del empresario como puede ser crear un plan de prevención de riesgos laborales en el que se incluya también el recorrido al domicilio, pues bien, el recargo de prestaciones por omisión de medidas de seguridad no es una responsabilidad

³⁵Orden TAS/2926/2002 de 19 de noviembre, por las que se establecen nuevos modelos para la notificación de los accidentes de trabajo y se posibilita su transmisión por procedimiento electrónico.

objetiva sino condicionada a la culpa³⁶. Véase en la STSJ de C. Valenciana de 19 de febrero de 2010³⁷ en donde se le imputa al empresario la responsabilidad dado que no proveyó la máquina escuadradora de los dispositivos de seguridad necesarios para impedir el acceso del trabajador al disco de corte, tampoco le facilitó empujador de madera. No habiendo efectuado la empresa evaluación inicial de riesgos ni plan de prevención y tampoco realizó cursos formativos de riesgo, ni facilitó equipo individual de protección generando así un incumplimiento que constituyeron la única causa eficiente de daño sufrido por el trabajador.

También pueden darse casos en los que no exista responsabilidad por parte del empresario, sino que se ocasionan por imprudencia por parte del trabajador como se ha expuesto en los supuestos de exclusión que se extrae de la STS de Castilla-La Mancha de 21 de septiembre de 2017³⁸ en la que se considera imprudencia temeraria el hecho de que un trabajador se saltase una señal de stop provocando una colisión con otro coche que se encontraba en la vía. Sin embargo, existen supuestos en los que la imputabilidad de la culpa no se le puede otorgar ni al trabajador accidentado ni al empresario, aquellos casos que sean fortuitos como rotura de un neumático que provoca un accidente.³⁹

La empresa estará obligada a hacerse cargo de la indemnización en aquellos casos en los que si por acción u omisión fuese responsable del daño que sufre las personas trabajadoras.

4. EL TRABAJADOR AUTÓNOMO Y EL ACCIDENTE IN ITINERE.

El concepto de accidente de trabajo para el caso de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de trabajadores autónomos no es igual que el de los trabajadores inmersos en el RG. Para encontrar la definición de accidente de trabajo para los trabajadores del RETA se acude al artículo 316 de la LGSS⁴⁰ en donde se establece que será *“el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen*

³⁶ STSJ de Castilla y León de 22 de octubre de 2008 (Rec. núm 333/2008).

³⁷ Rec.núm 568/2010

³⁸ Rec. núm. 1137/2017

³⁹ STSJ Castilla-La Mancha de 10 de marzo de 2017 (rec. núm 346/2017).

⁴⁰ Dicho artículo fue modificado por la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de reformas urgentes del trabajo autónomo, esta modificación se recoge en el Título VIII “Equiparación a efectos de las contingencias derivadas de accidente de trabajo in itinere”, artículo 14.

especial.” Además, continua en este mismo artículo añadiendo que “*también se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional.*” Por lo tanto, en esta última parte es donde comienza haciendo referencia al accidente de trabajo in itinere. El precepto hace mención de que tendrá consideración como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica a efectos fiscales. Ello genera que los trabajadores autónomos presenten mayor complicación para la determinación de los casos de accidente de trabajo in itinere. Hay que tener presente que para el accidente de trabajo in itinere no se tenía en cuenta al trabajador por cuenta propia y esto cambia con la aprobación de la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo en donde en el título VIII lleva a cabo la pertinente equiparación a efectos de las contingencias derivadas de accidente de trabajo in itinere⁴¹.

La complejidad de la determinación de accidente de trabajo in itinere se puede apreciar en la STSJ de Valencia de 4 de febrero de 2020⁴² en donde un conductor de camión en régimen de autónomo sufrió una hemorragia intracerebral, cayendo al suelo al salir del camión y sufriendo un golpe en la cabeza calificándole una IT derivada de enfermedad común pues exige que para poder declarar que la contingencia era laboral a causa de un accidente in itinere, una prueba de la conexión entre la hemorragia sufrida por el demandado y el trabajo que realizaba, cosa que no resulta de los hechos probados, de los que no se pide la revisión en el recurso y por tanto se admiten de manera íntegra.

Como se establece en la STSJ de Sevilla de 17 de octubre de 2019⁴³ para los trabajadores autónomos, la presunción “*iuris tantum*” de laboralidad no se contempla para los accidentes acaecidos en tiempo y lugar de trabajo, con criterio extensible para las enfermedades, siempre que estas, por su propia naturaleza puedan ser causadas o

⁴¹ En la STSJ de Granada de 24 de enero de 2007 (rec. núm 179/2007) no se consideró accidente de trabajo in itinere el sufrido por un trabajador por cuenta propia que era pintor y se estaba desplazando desde el lugar donde se encontraba trabajando a un local de su propiedad puesto que en ese entonces el artículo 3 a) del Real Decreto 1273/03, determina que para los afiliados al RETA, cono es el actor, no tendrán la consideración de accidente de trabajo los ocurridos al ir o volver al lugar del trabajo.

⁴² Rec.núm 408/2020

⁴³ Rec.núm 2485/2019

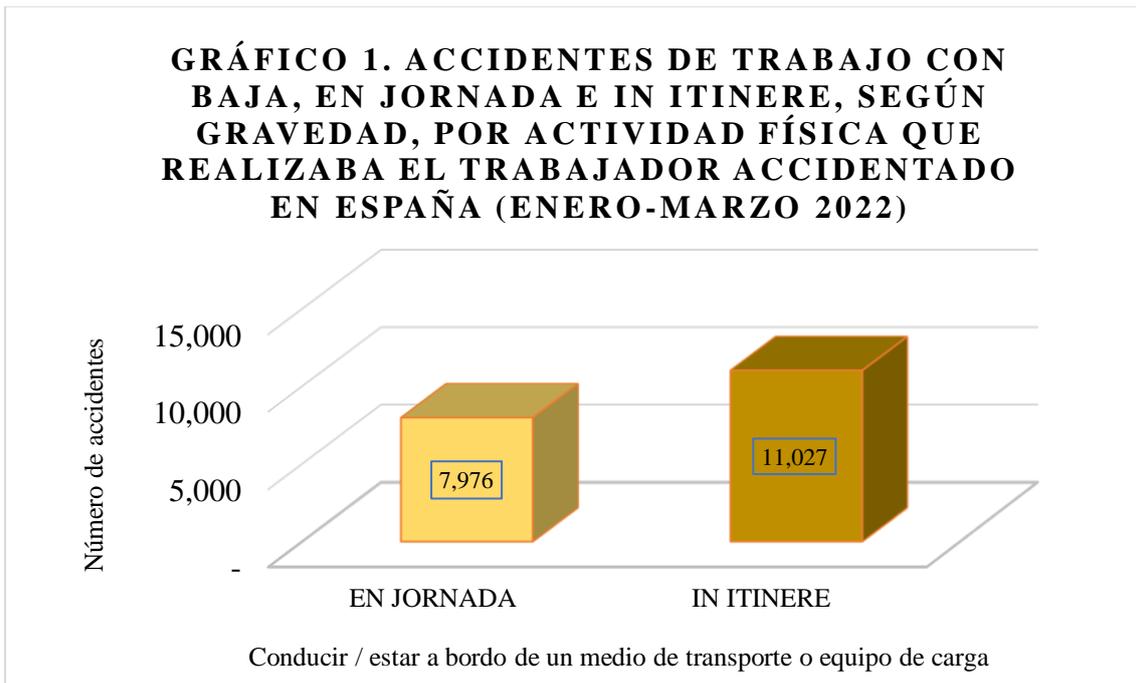
desencadenadas por el trabajo, sin que pudiera aplicarse en todo caso a las enfermedades que por su propia naturaleza excluyan una etiología laboral.

No será accidente de trabajo in itinere del trabajador autónomo el accidente de tráfico ocurrido en el desplazamiento al lugar donde deba desarrollarse su actividad, ya que el desplazamiento es parte de la actividad desarrollada por cuenta propia y que da origen a su inclusión en el RETA y no sólo en oficios que tengan propia la movilidad.⁴⁴

5. DATOS ESTADÍSTICOS: ACCIDENTES EN JORNADA Y ACCIDENTES IN ITINERE

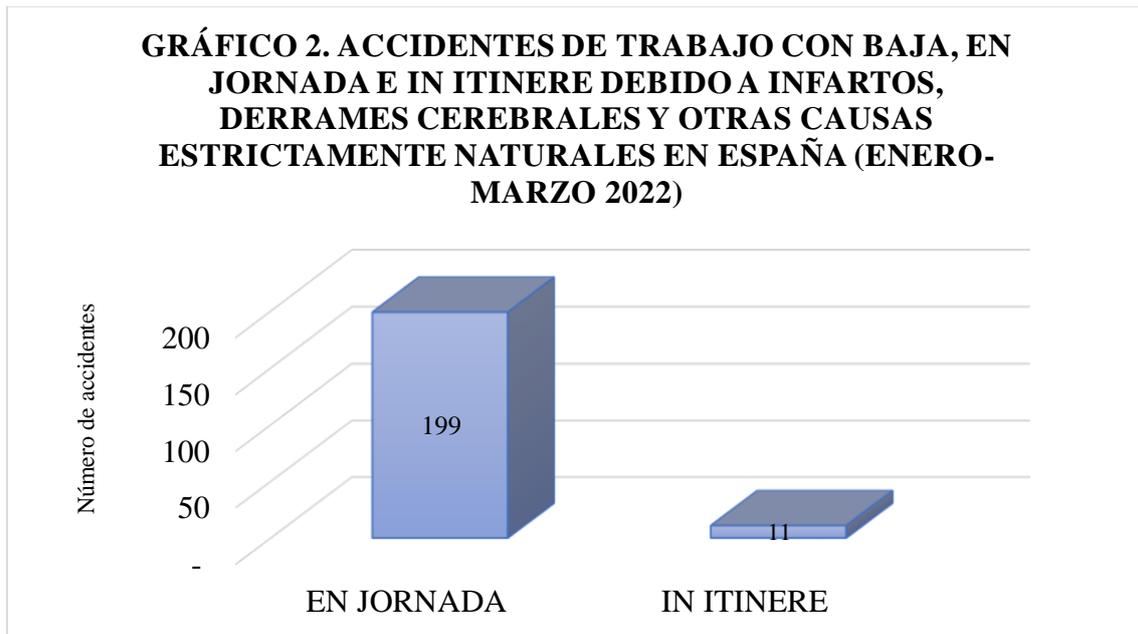
Con el siguiente apartado se pretende exponer la realidad de lo expuesto anteriormente con datos extraídos de estadísticas realizadas por el Ministerio de Trabajo y Economía Social. Por ello, los puntos más importantes a destacar en primer lugar se ven en el gráfico 1. En él, se refleja el número de accidentes de trabajo tanto en jornada como in itinere que se han producido por conducir, estar a bordo en un medio de transporte o equipo de carga en España durante el periodo de enero a marzo de 2022.

⁴⁴ Garrigues Giménez, Amparo (2019). *La Configuración del accidente de trabajo en el trabajo autónomo*. Universitat Jaume I de Castellón citando la STSJ Cataluña (Social), no 2685/2014, de 8 abril de 2014, relativa al accidente de tráfico sufrido por una trabajadora autónoma (informática) cuando iba a casa de un cliente a realizar una reparación.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la base de datos del Ministerio de Trabajo.

Como se enseña en el gráfico, en los supuestos in itinere se presenta un mayor número de accidentes y es algo lógico que así sea, pues en la definición de este concepto se establece que serán aquellos que se produzcan al ir o al volver del trabajo, y como se sabe las personas que van a trabajar lo hacen en un medio de transporte que en la mayoría de los casos es conduciendo, en transporte público y en menor medida lo hacen caminando, es ahí donde reside la razón de esta situación. En el caso de los accidentes de trabajo en jornada, se producen en menor medida pues es de entender que la mayoría de los puestos de trabajo no requiere del uso de vehículos, como si es el caso de las empresas de guaguas o en las empresas de construcción, taxistas, etc, pero siempre estando en jornada.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la base de datos del Ministerio de Trabajo.

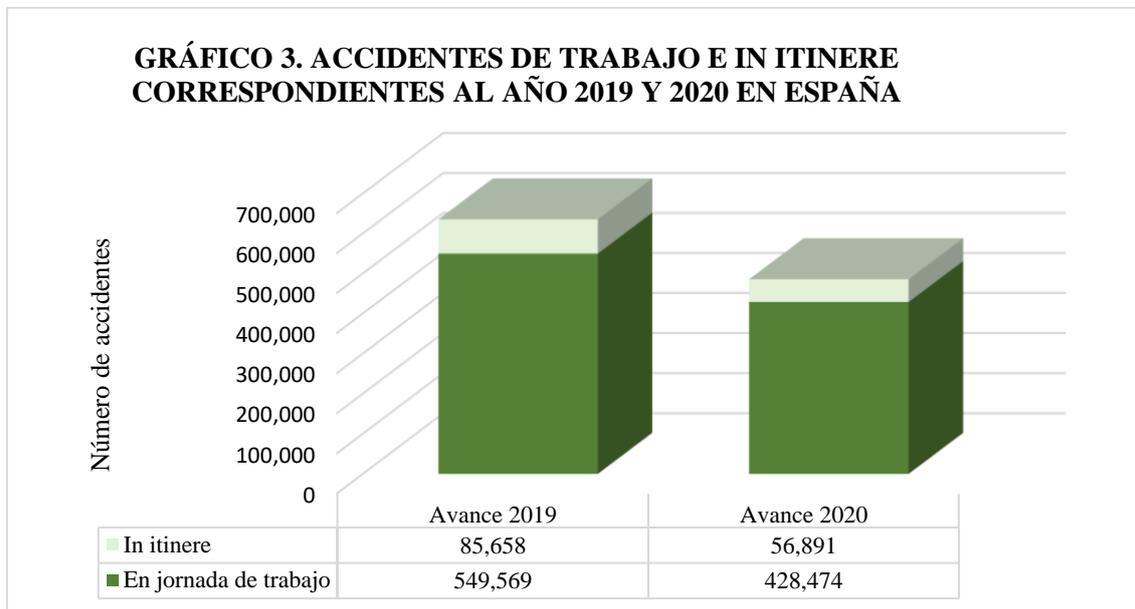
En el gráfico 2 se expone el número de accidentes de trabajo en jornada e in itinere debido a infartos, derrames cerebrales y otras causas estrictamente naturales en el periodo de enero a marzo del 2022 en España. Pues bien, aquí, la importancia reside en la consideración de accidente de trabajo in itinere por infarto, ya que, en numerosas sentencias la jurisprudencia ha denegado tal consideración para los supuestos in itinere salvo que se acredite la concurrencia del preceptivo nexo causal, ya que no les alcanza la presunción de laboralidad⁴⁵. Es el caso que se trata en la STS de 21 de septiembre de 1996⁴⁶ no se consideró in itinere el infarto sufrió por un trabajador ocupaba el puesto de agente de terminal de un aeropuerto ya que no había ninguna prueba presentada de la que se pudiese deducir que la afección cardíaca sufrida por el trabajador tuviera una relación causal con la actividad profesional, mas cuando el desempeño normal del fallecido no implica responsabilidad tal que pueda acarrear una situación emocional conducente al infarto.

Sin embargo, como se aprecia en el gráfico ya la consideración de accidente in itinere por infarto tiene aparición y bien en este mismo año se han registrado once supuestos. Así,

⁴⁵ STSJ de Málaga de 12 de julio de 2002 (rec. núm 1361/2002) citando a las STS de 23 de marzo de 1981 (RJ 1981,1396), 20 de marzo de 1997 (RJ 1997,2590), 16 de noviembre (RJ 1998,9825) y 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998,10507).

⁴⁶ RJ 1996\6766.

en la STSJ de Pamplona de 10 de febrero de 2022⁴⁷ se ha dado la consideración de accidente de trabajo in itinere el fallecimiento de un trabajador que el cual sufrió una parada cardiorrespiratoria cuando estacionó su vehículo en el establecimiento y en este la doctrina judicial entiende que al cumplirse todos los elementos configuradores del precepto no puede hacerse depender de los factores que concurren en la aparición de la enfermedad, teniendo en cuenta que la miocardiopatía que se le ha diagnosticado al fallecido es de origen desconocido lo que ello implica que pudo ser provocada tanto como por el hábito tabáquico que presentaba, o el estrés laboral propia del desarrollo del trabajo así como la predisposición genética.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la base de datos del Ministerio de Trabajo.

Para este último gráfico 3 sobre los accidentes de trabajo en jornada e in itinere correspondientes al año 2019 y 2020 en España refleja la totalidad que se han producido en cada año y sobre todo reflejar el impacto que tuvo la aparición de la pandemia para estas situaciones. Para el año 2019 la totalidad de los accidentes de trabajo en jornada ascendió a los 549.569 mientras que para el año 2020 la totalidad de estos alcanzó los 428.474, la reducción de esta respecto al año anterior fue de un -22%, un porcentaje bastante elevado. Ahora bien, para los supuestos in itinere la variación fue mayor, pues

⁴⁷ Rec. núm 26/2022.

en el año 2019 el número de casos fue de 85.658 y para el año 2020 tuvo un total 56.891 reflejando una reducción del 33,6%.

En marzo de 2020 se declara el primer estado de alarma, el que supuso el confinamiento en los hogares salvo para actividades muy limitadas y este tuvo su fin en el mes de junio por lo que al verse paralizada la normalidad de las actividades y el no poder salir pues no se producían prácticamente trayectos al lugar del trabajo o a su domicilio a la vuelta de este.

Tabla 4

ACCIDENTES CON BAJA EN EL PERIODO DE REFERENCIA. TOTAL	VALORES ABSOLUTOS		VARIACIONES SOBRE IGUAL PERIODO AÑO ANTERIOR (1)	
	Avance 2020	Avance 2021	Absolutas	Relativas en %
En jornada de trabajo	428.474	497.735	69.261	16,2
In itinere	56.891	74.713	17.822	31,3

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la base de datos del Ministerio de Trabajo.

Con la siguiente se muestra el aumento del número de accidentes tanto para los in itinere como los que se producen en jornada ya que para el año 2021 se había vuelto prácticamente a la normalidad en ese aspecto.

6. CONCLUSIONES

El presente trabajo tenía por objeto analizar e intentar comprender la casuística que caracteriza al accidente de trabajo in itinere para el trabajador por cuenta ajena y tener una pequeña visión de este aspecto para el trabajador por cuenta propia. Pues bien, con todo lo expuesto, junto con el análisis de los resultados que se extrajo de una encuesta de elaboración propia que fue dirigida a los estudiantes de la Universidad de la Laguna, así como al personal laboral de asesorías y mutuas de Santa Cruz de Tenerife, se desarrollarán una serie de conclusiones.

Para empezar el concepto de accidente de trabajo in itinere tiene una definición sencilla porque como bien se ha hecho referencia al artículo 156.2 de la LGSS serán los *“ocasionados al ir o al volver al lugar de trabajo”*. Sin embargo, esta simple definición es realmente compleja y una forma de apreciarlo es a través de las numerosas sentencias que ha aportado la doctrina judicial pues es preciso que se cumplan una serie de requisitos que se han extraído a través de esa definición y han sido establecidos en la jurisprudencia. Una vez determinado cuales son los requisitos que configuran los supuestos in itinere, otro problema que se presenta es la particularidad que se puede llegar a dar en ciertos supuestos, ya que hay que tener claro cuál es la limitación de cada uno de los requisitos, es decir, la importancia de poder especificar la mayor de la información en cada supuesto para no dejar a interpretación judicial. Pues bien, la teoría resulta fácil pero la práctica es difícil, ya que se ha dicho que se requiere de una serie de requisitos para la configuración del accidente de trabajo in itinere, pero sin embargo en la STSJ de Valencia de 5 de noviembre de 2019 citando a la STS 26/12/13 expone que aun no dándose uno de los requisitos de los que se ha hablado, ha otorgado tal consideración ya que esta sala entiende que ha de admitirse *“la razonabilidad de ampliaciones en la protección atendiendo a criterios de normalidad dentro de los que se produce una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo”* .

No obstante, hay que entender que este concepto es relativamente nuevo, pues ya se ha mencionado que aparece en la jurisprudencia cincuenta y cuatro años más tarde que la consolidación normativa de lo que se conoce por accidente de trabajo típico. Una vez leída todas las lecturas que se han aportado en el siguiente trabajo, así como las numerosas

sentencias que he analizado y que se adjuntan al final, bajo mi punto de vista, considero y apoyo como muchos otros la complejidad que el concepto presenta pero también valoro la existencia de este así como el progreso y la pequeña consolidación que ha ido consiguiendo jurisprudencia tras jurisprudencia, pues bien, habrán casos que tengan cierta similitud y su determinación sea más sencilla como también habrán casos muy puntuales cuya determinación requiera de un estudio más profundo. Además, me gustaría recalcar la existencia del proceso de determinación de contingencia que permita que mucho de los supuestos que se presentan sean valorados con la calificación que le corresponda. Considero también que con el paso del tiempo y el continuo análisis de los casos futuros que se puedan producir, poco a poco se irá consolidando un concepto que contenga más información, en el que se requiera de menor interpretación judicial ya que se pueda encontrar en la legislación y sea más fácil de calificar porque si bien es cierto, no se producen el mismo número de accidentes de trabajo que accidentes in itinere ya que se dan menos caso en este último. Sobre todo, que la calificación de accidente de trabajo resulta mucho más fácil de determinar que el accidente de trabajo in itinere.

A cotejo de esto, he realizado una encuesta la cual fue dirigida en mayor medida a personas de entre 18 a 34 años, quienes se encontraban cursando el grado de Relaciones Laborales y también personas que trabajan en mutuas o como asesores/as laborales. La totalidad de las personas que respondieron a esta encuesta conocen el concepto de accidente de trabajo, sin embargo, el 8.6% no conoce el accidente de trabajo in itinere y solo un 2,9% de ellas, lo ha escuchado por terceras personas.

Quienes trabajan como asesor/a laboral o en mutuas se destaca que la frecuencia con las que se le ha presentado supuestos in itinere es de poca a muy poca, algo a lo que ya he hecho referencia antes. Solo el 14,3% ha aportado que su frecuencia es bastante y, además, en la complejidad de estos, la mayoría aportó que era en mayor medida normal, aunque para quienes les ha resultado poco complejo y bastante complejo hay una casi una igualdad. Por lo que consolidando lo anterior, quiero reiterar nuevamente que existen, se dan y se darán casos de todos tipos en donde unos pueden resultar más sencillos que otros, pero la importancia surge en el conocimiento de cada caso para sentar conceptos que sean fijos aplicados a las in itinere como se ha venido haciendo, ya que la regulación que hay en la actualidad no es la misma que la que existía cuando surge el concepto, pues con el paso del tiempo no será la misma, que la que existe en la actualidad.

BIBLIOGRAFÍA

Arias Domínguez, Ángel y Sempere Navarro, Antonio V (2015). *Accidentes Laborales de Tráfico*. Aranzadi

Ballester Pastor, María Amparo (2007). *Significado actual del accidente de trabajo in Itinere: Paradojas y perspectivas*. Bomarzo D.L

García Blasco, Juan y Pedrosa Alquézar, Sonia Isabel (2009). *El accidente in Itinere. Un enfoque esencialmente preventivo*. Comares

Garrigues Giménez, Amparo (2019). *La Configuración del accidente de trabajo en el trabajo autónomo*. Universitat Jaume I de Castellón. <https://www.uniondemutuas.es/wp-content/uploads/2019/04/LA-CONFIGURACION-DEL-ACCIDENTE-DE-TRABAJO-EN-EL-TRABAJO-AUTONOMO.pdf>

Hevia-Campomanes Calderón Enrique. (2000). *Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Incapacidad temporal por contingencias comunes*. Colex.

Kahale Carrillo, D. T. (2007). Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo "in itinere". *Revista universitaria de Ciencias del Trabajo*, (8), 143-157.

López Fernández, R. (2017). El recargo de prestaciones económicas de Seguridad Social: historia, presente y futuro. Proyecto de investigación.

MONERRI GUILLÉN, C.: La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo, Murcia, Laborum, 2017, pág. 26.

Pérez Alonso, María Antonia y Cordero Gordillo, Vanessa (2015). *El accidente de trabajo y la enfermedad profesional*. Tirant lo Blanch.

ANEXOS

JURISPRUDENCIA

STS de 14 de febrero de 2011 (rec núm. 1420/2010).

STS de 06 de marzo de 2007 (rec núm. 2115/2007)

STS de 13 de marzo de 2008 (rec. núm 4592/2006)

STS 1 de julio de 1954

STS de 2 de julio de 2020 (rec núm. 580/2020) citando la STS de 10 de junio de 2009 (rec núm. 3133/2008)

STS de 2 de octubre de 2000 (rec núm. 2393/1999)

STS de 21 de septiembre de 1996 (RJ 1996\6766)

STS de 15 de noviembre de 2006 (rec núm. 2027/2005)

STS de 26 de diciembre de 2013 (rec. núm 2315/2012)

STSJ de Asturias de 27 de junio de 2003 (rec núm.618/2002)

STSJ de Canarias (Tenerife) de 23 de enero de 1998. (rec núm. 83/1998)

STSJ de Canarias (Tenerife) de 30 de noviembre de 2010 (rec núm. 967/2010)

STSJ de Castilla-La Mancha de 3 de febrero 2022 (rec. núm185/2022)

STSJ Castilla-La Mancha de 10 de marzo de 2017 (rec. núm 346/2017)

STSJ Castilla la Mancha de 15 de diciembre de 2005 (rec núm. 1180/2004)

STSJ de Castilla-La Mancha de 21 de septiembre de 2017 (rec. núm. 1137/2017)

STSJ de Castilla y León de 22 de octubre de 2008 (rec. núm 333/2008)

STSJ Cataluña de 2 de febrero de 2012 (rec núm.814/2012)

STSJ Cataluña de 17 de junio de 2014 (rec núm. 4392/2014)

STSJ de Galicia de 29 de febrero de 2016 (rec. núm 1020/2016)

STSJ de Granada de 24 de enero de 2007 (rec. núm 179/2007)

STSJ de Madrid de 18 de mayo de 2020 (rec. núm. 377/2020)

STSJ de Málaga de 23 de junio de 2000 (rec núm. 217/200)

STSJ de Málaga de 12 de julio de 2002 (rec. núm 1361/2002)

STSJ de Murcia de 19 de septiembre de 2005 (rec núm. 970/2005)

STSJ de Sevilla de 17 de octubre de 2019 (rec. núm 2485/2019)

STSJ de Pamplona de 10 de febrero de 2022 (rec. núm 26/2022)

STSJ País Vasco de 29 de octubre de 2019 (rec núm. 1927/2019)

STSJ País Vasco de 1 de septiembre de 2010 (rec núm. 1398/210)

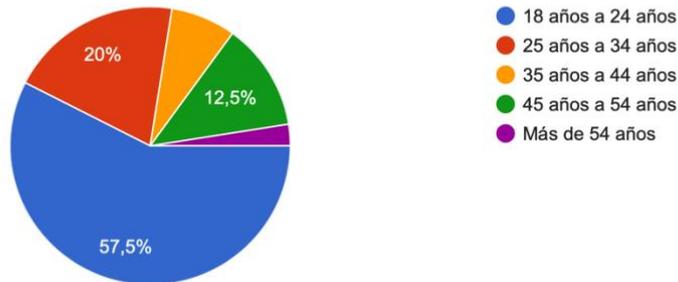
STSJ de Valencia de 19 de febrero de 2010 (rec. núm 568/2010)

STSJ de Valencia de 4 de febrero de 2020 (rec. núm 408/2020)

ENCUESTA

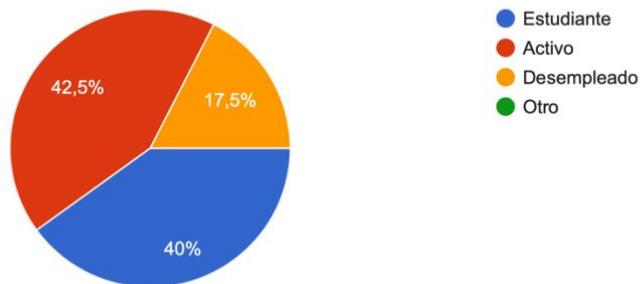
1. ¿En que rango de edad te encuentras?

40 respuestas



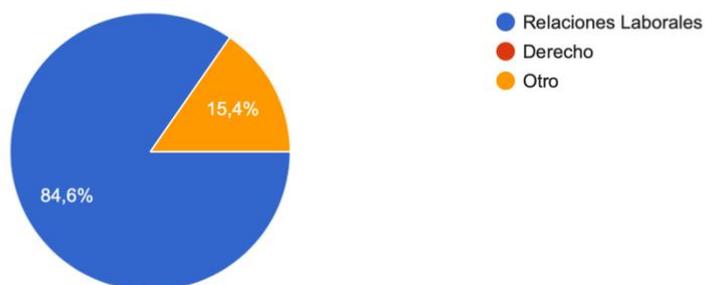
2 Situación laboral actual

40 respuestas



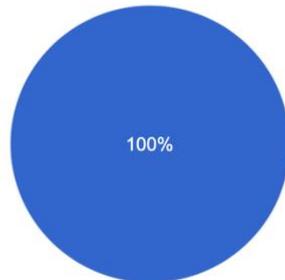
3. En caso de haber marcado la opción de estudiante, indique si su grado es:

26 respuestas



4. ¿Conoce la definición de accidente de trabajo?

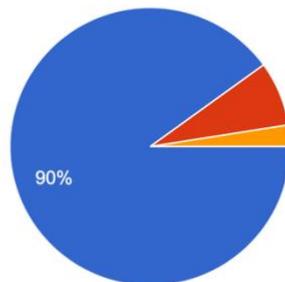
40 respuestas



- Si
- No
- No lo tengo claro del todo

5. ¿Conoce el concepto de accidente de trabajo in itinere?

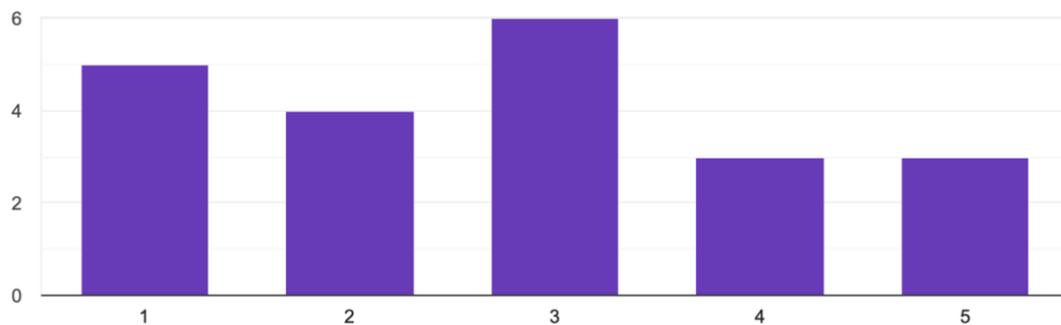
40 respuestas



- Si
- No
- Lo he escuchado por terceras personas

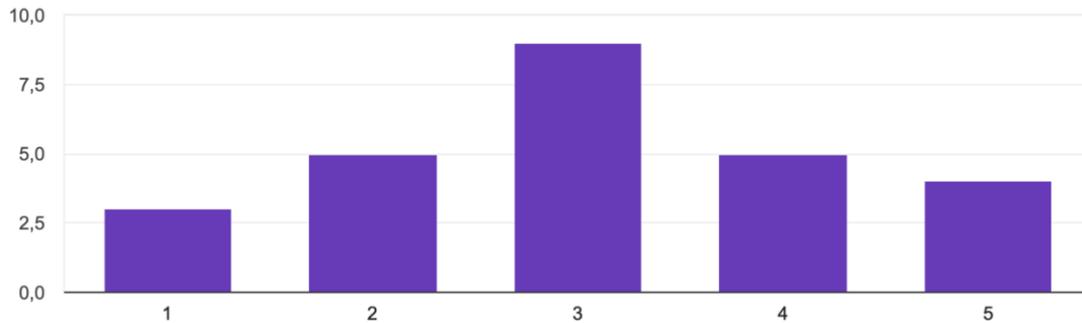
6. En caso de haber marcado la opción de situación laboral activa y ser o haber sido empleado como asesor/a laboral o haber trabajado en alguna ...tado supuestos de accidente de trabajo in itinere;

21 respuestas



7. Indique en qué medida la determinación de accidente de trabajo in itinere le ha resultado compleja cuando se le ha presentado un supuesto;

26 respuestas



TABLAS

Tabla 1

ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA, EN JORNADA E IN ITINERE, SEGÚN GRAVEDAD, POR ACTIVIDAD FÍSICA QUE REALIZABA EL TRABAJADOR ACCIDENTADO		
Conducir / estar a bordo de un medio de transporte o equipo de carga	EN JORNADA	IN ITINERE
		7.976

Tabla 2

ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA, EN JORNADA E IN ITINERE, SEGÚN GRAVEDAD,	EN JORNADA	IN ITINERE
Infartos, derrames cerebrales y otras causas estrictamente naturales	199	11

Tabla 3

ACCIDENTES DE TRABAJO	VALORES ABSOLUTOS		VARIACIONES SOBRE IGUAL PERIODO AÑO ANTERIOR	
	Avance 2019	Avance 2020	Absolutas	Relativas en porcentajes
En jornada de trabajo	549.569	428.474	-121.096	-22
In itinere	85.658	56.891	-28.767	-33,6

Tabla 4

ACCIDENTES CON BAJA EN EL PERIODO DE REFERENCIA. TOTAL	VALORES ABSOLUTOS		VARIACIONES SOBRE IGUAL PERIODO AÑO ANTERIOR (1)	
	Avance 2020	Avance 2021	Absolutas	Relativas en %
En jornada de trabajo	428.474	497.735	69.261	16,2
In itinere	56.891	74.713	17.822	31,3