

Grado en: Relaciones Laborales
Facultad de Derecho
Universidad de La Laguna
Curso 2016/2017
Convocatoria: Julio

EL ACCIDENTE IN ITINERE

ACCIDENT IN ITINERE

Realizado por el alumno/a Dña. Miriam Darías Pérez

Tutorizado por el Profesor/a D. Juan Miguel Díaz Rodríguez

Departamento: Derecho del Trabajo

Área de conocimiento: Derecho del Trabajo

ABSTRACT

Within the concept of Occupational accidents, we can find in itinere accident, that means, the one that happens during travelling back and forth to work.

The changes that occur during the way make things very difficult to see the differences when the accident has been recognised or not as professional contingencies. Either European level such as State level are trying to address the situation.

To say that we are in itinere accident in itinere we have to analyze several aspects. First, the subject involved in the provision of services, as not all workers are susceptible to coverage. Secondly, the behaviours of the subjects involved, since injuries sustained by recklessness or imprudence are not considered to be a work related accident. Finally, the set of circumstances surrounding the accident in question; Reason for displacement; The place and the time in which the accident occurred, and the suitability of the means of transport used. In other words, there has to be a causal relationship between the accident suffered and the work carried out, whose nexus cannot be broken by any of the circumstances described.

RESUMEN

Dentro de concepto de accidente de trabajo, se encuentra el accidente in itinere, es decir, el ocurrido durante el trayecto de ida o vuelta al lugar de trabajo.

Las alteraciones que se producen durante el trayecto hacen que no sea sencillo diferenciar cuando el accidente tiene reconocida la protección de las contingencias profesionales y cuando no. Tanto a nivel europeo, como a nivel estatal, se ha intentado abordar esta situación.

Para afirmar que estamos ante un accidente in itinere tenemos que analizar varios aspectos. Primero, el sujeto que interviene en la prestación de servicios, ya que no todos los trabajadores son susceptibles de cobertura. En segundo lugar, los comportamientos de los sujetos que intervienen, puesto que las lesiones sufridas por dolo o imprudencia temeraria no se consideran accidente de trabajo. Y, por último, el conjunto de circunstancias que rodean al accidente en cuestión; motivo del desplazamiento; el lugar y el tiempo en el que se produjo el accidente, y la idoneidad del medio de transporte utilizado. En otras palabras, tiene que haber una relación de causalidad entre el accidente sufrido y el trabajo realizado, cuyo nexo no puede romperse por ninguna de las circunstancias descritas.

INDICE

1.	ORIGEN DE LA PROTECCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES	5
2.	PRIMERAS MANIFESTACIONES DEL ACCIDENTE IN ITINERE	6
2.1	RECONOCIMIENTO JURISPRUDENCIAL.....	6
2.2	RECONOCIMIENTO NORMATIVO	6
2.2.1	REAL DECRETO LEGISLATIVO 907/1966	7
2.2.2	DECRETO LEGISLATIVO 2065/1974.....	7
2.2.3	REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1994	8
3.	ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN ACTUAL	8
3.1	NORMATIVA INTERNACIONAL.....	8
3.1.1	CONVENIO 121 DE LA OIT	8
3.1.2	RECOMENDACIÓN 121 DE LA OIT	9
3.1.3	EL ACCIDENTE IN ITINERE EN EL DERECHO FRANCÉS	10
3.1.4	LA UNIÓN EUROPEA ANTE LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE.....	11
3.2	LEGISLACIÓN ESPAÑOLA	12
3.2.1	RDL 8/2015, DE 30 DE OCTUBRE	12
3.2.2	ESPAÑA ANTE LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE.....	14
4.	DELIMITACIÓN JURISPRUDENCIAL DEL ACCIDENTE IN ITINERE	14
4.1	ELEMENTO TELEOLÓGICO	15
4.2	ELEMENTO CRONOLÓGICO	16
4.3	ELEMENTO GEOGRÁFICO O TOPOGRÁFICO.....	17
4.4	ELEMENTO MECÁNICO O IDONEIDAD DEL MEDIO.....	18

5.	ELEMENTO SUBJETIVO EN EL ACCIDENTE IN ITINERE.....	19
5.1	RÉGIMEN GENERAL.....	19
5.2	RÉGIMEN ESPECIAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS.....	19
6.	DOLO E IMPRUDENCIA TEMERARIA DEL SUJETO.....	21
7.	ACCIDENTE IN ITINERE Y ACCIDENTE EN MISIÓN.....	22
8.	EL SUICIDIO.....	24
9.	ACCIDENTE DE TRÁFICO.....	25
10.	INFARTOS.....	27
11.	AGRESIONES.....	27
12.	EL EMPRESARIO Y EL ACCIDENTES IN ITINERE.....	28
12.1	DEBER EMPRESARIAL.....	28
12.2	RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL.....	28
12.3	RECARGO DE PRESTACIONES.....	29
13.	ESTADISTICA Y ANALISIS DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE.....	30

1. ORIGEN DE LA PROTECCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES

El objetivo principal de este trabajo es hablar del accidente in itinere, pero para ello, resulta necesario adentrarse en los orígenes del concepto de accidente de trabajo que surgió con el modelo de producción capitalista derivado del desarrollo industrial y la creciente mecanización de los procesos productivos que provocaron un significativo aumento de los accidentes de trabajo.

La intervención estatal para la cobertura de estos accidentes laborales se produjo en España a través de la Ley de 30 de enero de 1900, que define el accidente de trabajo como “toda lesión corporal que el operario sufre con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. A la vez que configuro la responsabilidad patronal directa y objetiva de los accidentes sufridos por los trabajadores siempre que no fueran por dolo del trabajador o por fuerza mayor. De esta manera, el Estado fomentó el aseguramiento de los trabajadores por parte de los patronos, aunque estos seguros tenían carácter voluntario y su obligatoriedad no apareció hasta 1932.

Debido a la imposibilidad empresarial de controlar los accidentes producidos durante el trayecto de ida o vuelta al trabajo no se consideraba atribuir responsabilidad objetiva al empresario, razón por la que el accidente in itinere se desvincula del accidente de trabajo quedando exenta de cualquier cobertura.

La definición imprecisa del accidente de trabajo recogida en la Ley de 1900 permitió que, durante los años posteriores, los Tribunales españoles pudieran interpretar de manera amplia el concepto de accidente de trabajo. De esta manera surge la figura jurisprudencial del accidente in itinere como un elemento extensivo del accidente de trabajo.¹

¹ Información obtenida del libro: SIGNIFICADO ACTUAL DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE: PARADOJAS Y PERSPECTIVAS. Pág. 16 “El desarrollo en direcciones diferentes del accidente de trabajo y del accidente in itinere”

2. PRIMERAS MANIFESTACIONES DEL ACCIDENTE IN ITINERE

2.1 RECONOCIMIENTO JURISPRUDENCIAL

El primer pronunciamiento jurisprudencial en España que reconoció como accidente laboral el sufrido en el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo fue la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1908, que declaraba como accidente de trabajo el sufrido por un trabajador durante el traslado en barco desde su localidad de residencia al barco donde realizaba la prestación de servicios. Durante dicha travesía el barco del traslado fue abordado por otro barco, causando la muerte del trabajador.

Esta sentencia supuso una nueva visión, pero no tuvo gran trascendencia, debido a que el barco utilizado por el trabajador para realizar la travesía era propiedad de la empleadora derivándose por ello, en cierto modo, responsabilidad patronal.

Pero no es hasta la Sentencia del Tribunal Supremo de 01 de julio de 1954 donde se le acuña el término accidente in itinere. En esta sentencia el tribunal pone de manifiesto la existencia de una relación causal indirecta, ya que, el desplazamiento se produce como acto necesario para la prestación laboral, por lo que sin trabajo no habría desplazamiento y sin desplazamiento no habría accidente.

A consecuencia de esta última sentencia, surgió una interpretación amplia del concepto de Accidente de Trabajo, basándose en la relación indirecta entre el accidente y el trabajo.

2.2 RECONOCIMIENTO NORMATIVO

Tras el reconocimiento jurisprudencial de los Tribunales Españoles sobre la cobertura de los accidentes in itinere a través de las contingencias profesionales se produce la regulación normativa. Dicha regulación se produce en España dos años después de que la Organización Internacional del Trabajo aprobara el Convenio número 121 sobre “la

prestaciones en caso de accidentes y enfermedades profesionales”, al que más adelante dedicare un epígrafe.²

2.2.1 REAL DECRETO LEGISLATIVO 907/1966

La primera manifestación normativa se produce en la Ley de Seguridad Social de 1966, a través del artículo 84.5 a) del Decreto 907/1966, de 21 de abril.

Art. 84.5 Tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, siempre que concurran las condiciones que reglamentariamente se determinen.³

Aunque el artículo remitía a una norma reglamentaria para la determinación de sus condiciones, está nunca fue aprobada.

2.2.2 DECRETO LEGISLATIVO 2065/1974

La última evolución del concepto de accidente de trabajo se produjo a través del Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social de 1974, en su artículo 84 del Decreto 2065/1974, de 30 de mayo

1. 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. 2. Tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.⁴

En este reglamento desaparece la remisión a la norma reglamentaria, dejando nuevamente un vacío normativo en cuanto a la delimitación de los accidentes in itinere.

² Información obtenida de los libros: SIGNIFICADO ACTUAL DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE: PARADOJAS Y PERSPECTIVAS. Pág. 16 Pág. 16 “El desarrollo en direcciones diferentes del accidente de trabajo y del accidente in itinere y EL ACCIDENTE IN ITINERE. UN ENFOQUE ESPECIALMENTE PREVENTIVO. Pág.2 “evolución histórica, concepto y regulación”

³ Boletín Oficial del Estado <https://www.boe.es/boe/dias/1966/04/22/pdfs/A04778-04807.pdf>

⁴ Boletín Oficial del Estado <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1974/173/R15081-15185.pdf>

2.2.3 REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1994

El RDL 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social sólo reproduce la definición de accidente de trabajo contenida en el anterior decreto.

3. ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN ACTUAL

3.1 NORMATIVA INTERNACIONAL

Para profundizar en el concepto de accidente in itinere es necesario analizar la normativa europea.

3.1.1 CONVENIO 121 DE LA OIT

La Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo considero necesario que los Estados Miembros definieran las condiciones por las cuales un accidente sufrido durante el trayecto desde el trabajo o hacia el trabajo, podría ser considerado como accidente laboral. Por ello, aprueba en 1964 el Convenio número 121 sobre las prestaciones en caso de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, como indica el artículo cuatro, debe proteger a todos los asalariados. El Convenio hace referencia en su artículo 7 a los accidentes in itinere.

1. Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

2. No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el

*trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio.*⁵

Este artículo pone de manifiesto la existencia, ya en la década de los años sesenta, del reconocimiento internacional de los accidentes ocurridos durante el trayecto como accidentes de trabajo. España, nunca ha ratificado este convenio por lo que no está obligada a aplicarlo en su legislación.

3.1.2 RECOMENDACIÓN 121 DE LA OIT

La Recomendación sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades fue adoptada en Ginebra en 1964. Esta recomendación complementa al Convenio 121, con ella, la Organización Internacional del Trabajo propone (digo propone, porque las recomendaciones no imponen obligaciones sólo sugieren una línea de actuación)⁶ a los estados miembros que garanticen las prestaciones de accidentes de trabajo y enfermedades no sólo a los recogidos en el Convenio, sino también a los descritos en el artículo 3. Lo importante en esta recomendación, respecto al análisis del accidente in itinere, se encuentra en el artículo 5 que define lo que debería considerarse como accidente de trabajo haciendo una mención expresa a los accidentes en trayecto; se considera punto de partida o de regreso la residencia principal o secundaria del trabajador e incluso el lugar donde habitualmente come el trabajador.

Todo Miembro debería, con arreglo a condiciones prescritas, considerar accidentes del trabajo los siguientes:

(a) los accidentes sufridos durante las horas de trabajo en el lugar de trabajo o cerca de él, o en cualquier lugar donde el trabajador no se hubiera encontrado si no fuera debido a su empleo, sea cual fuere la causa del accidente;

(b) los accidentes sufridos durante períodos razonables antes y después de las horas de trabajo, y que estén relacionados con el transporte, la

⁵ Organización Internacional del Trabajo: C121 - Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.

http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C121

⁶ Definición de la Unión Europea “Las recomendaciones permiten a las instituciones dar a conocer sus puntos de vista y sugerir una línea de actuación sin imponer obligaciones legales a quienes se dirigen” https://europa.eu/european-union/eu-law/legal-acts_es

limpieza, la preparación, la seguridad, la conservación, el almacenamiento o el empaquetado de herramientas o ropas de trabajo;

(c) los accidentes sufridos en el trayecto directo entre el lugar de trabajo y:

(i) la residencia principal o secundaria del asalariado; o

(ii) el lugar donde el asalariado toma habitualmente sus comidas; o

(iii) el lugar donde el asalariado percibe habitualmente su remuneración.⁷

3.1.3 EL ACCIDENTE IN ITINERE EN EL DERECHO FRANCÉS

En el derecho francés el término utilizado para referirse al accidente in itinere es **accident trajet**, se encuentra regulado en el Código francés actualmente vigente de la Seguridad Social de 1985 concretamente en el artículo L411-2.

1º) la residencia principal, una residencia secundaria que presente un carácter de estabilidad o cualquier otro lugar al que el trabajador vuelve de forma habitual por motivos de orden familiar, y el lugar del trabajo; " teniendo en cuenta que este trayecto puede no ser el más directo cuando el desvío efectuado se vuelve necesario en el marco de un uso compartido regular de vehículo" (enmienda única en 2001). 2º) el lugar del trabajo y el restaurante, la cantina o, de manera más general, el lugar donde el trabajador come habitualmente, y en la medida en que el recorrido no ha sido interrumpido o desviado por un motivo dictado por el interés personal y extraño a las necesidades esenciales de la vida corriente, o independiente del empleo»

El primer apartado de este artículo L411-2, considera accidente de trabajo, al ocurrido durante el trayecto de ida entre la residencia habitual o cualquier otro lugar donde el trabajador vuelve de forma habitual, y el lugar de trabajo. En 2001 añaden a este apartado el concepto “*Covoiturage*” que permite a los trabajadores desviarse del trayecto normal

⁷ Organización Internacional del Trabajo: R121 Recomendación sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.
http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_ILO_CODE:R121

para recoger a sus compañeros, con la finalidad de que compartan vehículo. El segundo apartado considera accidente de trabajo al que se produce en el trayecto de vuelta entre el lugar de trabajo y el lugar donde el trabajador come habitualmente.

La doctrina francesa se pronunció sobre los descansos para comer en los trayectos de ida y vuelta al lugar de trabajo, señalando que “costumbre no es constancia” por lo que no se puede exigir que el trabajador vaya siempre al mismo sitio, sino que basta que vaya varias veces a la semana.

3.1.4 LA UNIÓN EUROPEA ANTE LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE

Uno de los objetivos de la Unión Europea es mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. El artículo 153 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea establece una serie de medidas comunitarias en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo. Las directivas establecen disposiciones mínimas de protección que pueden ser mejoradas por los estados miembros.

Las distintas estrategias en materia de salud y seguridad en el trabajo tratan de reducir los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales en los estados miembros de la UE mediante estrategias nacionales, campañas de sensibilización y una mejora información y formación.

La estrategia 2014-2020, aprobada en marzo de 2015, toma en consideración los resultados de la evaluación de la anterior estrategia. En esta nueva estrategia la Unión Europea se centra en tres retos principales: seguir mejorando y simplificando las normas existentes, mejorar la prevención de las enfermedades relacionadas con el trabajo teniendo en cuenta los nuevos riesgos, y abordar el envejecimiento de la mano de obra.⁸

⁸ Información obtenida de la página oficial de la Unión Europea https://europa.eu/european-union/index_es

3.2 LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

3.2.1 RDL 8/2015, DE 30 DE OCTUBRE

En el texto vigente de la Ley General de Seguridad Social el concepto de accidente de trabajo viene recogido en el artículo 156, y no es más que una fiel reproducción de la definición recogida en los dos últimos textos refundidos de la LGSS.

Esta escueta definición del artículo 156 contiene toda la legislación sobre el accidente in itinere de nuestro ordenamiento jurídico, que a continuación voy a analizar.

1. 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.

2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.⁹

Del artículo primero se presume que toda lesión corporal; entendiéndose por lesión todo, “daño o detrimento corporal causado por una herida, un golpe o una enfermedad”¹⁰ que sufra el trabajador en el momento (con ocasión) o por el resultado/efecto (por consecuencia) del trabajo es accidente de trabajo. Además, sólo admite como accidente laboral el sufrido por trabajadores por cuenta ajena excluyendo los sufridos por los trabajadores autónomos.

En el artículo segundo, la expresión “tendrán la consideración” engloba dentro de los accidentes de trabajo a los siete supuestos citados, entre los que se encuentra; “los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar trabajo” señalando un punto (lugar de trabajo) que puede ser de partida o de regreso, pero, no hace mención al otro punto; desde el que parte o al que regresa el trabajador antes o después de la prestación de servicios. De manera que, lo importante para el legislador es que la lesión se produzca al ir o volver del lugar de trabajo.

⁹ Noticias Jurídicas http://noticias.juridicas.com/base_datos/Laboral/561511-rdleg-8-2015-de-30-oct-aprueba-el-texto-refundido-de-la-ley-general-de-la.html#a156

¹⁰ Real Academia Española <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=NA5QOrA>

3. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.

El artículo tercero establece que las lesiones ocurridas en el tiempo y lugar de trabajo son accidentes de trabajo, por tanto, no corresponde al trabajador acreditar la carga de la prueba, sino a la parte que niega que la lesión sea por ocasión o consecuencia del trabajo realizado.

4. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, no tendrán la consideración de accidente de trabajo:

a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente.

En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza.

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

En el artículo cuarto, se nombra las situaciones que dan lugar a la exclusión del concepto de accidente de trabajo. El apartado a), hace referencia a los accidentes debidos a fuerza mayor, pero dentro del mismo apartado, el legislador incluye una serie de excepciones a esa fuerza mayor (la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza) dejando carente de sentido al artículo. El apartado b), descarta a los accidentes ocurridos por dolo o imprudencia del trabajador, pero no define esos comportamientos.

5. No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo:

a) La imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira.

b) 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 artículo cinco, se hace mención a los comportamientos que no impiden considerar un accidente como de trabajo. Por un lado, la imprudencia profesional que se deriva de la

confianza por el ejercicio habitual de un trabajo y, por otro, la culpabilidad de un tercero, excepto en los casos que no exista un nexo con el trabajo.

3.2.2 ESPAÑA ANTE LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE

El estado español, a través del artículo 3 del Real Decreto 231/2017, de 10 de marzo, establece que las empresas que disminuyan de forma considerable la siniestralidad laboral gozaran del beneficio del 5% del importe de las cuotas por contingencias profesionales o del 10% si existe inversión en acciones complementarias de prevención de riesgos laborales.

4. DELIMITACIÓN JURISPRUDENCIAL DEL ACCIDENTE IN ITINERE

El primer interrogante que plantea el artículo 156.2 es determinar el alcance de la expresión “*tendrán la consideración de accidente de trabajo*”. Un importante sector de la doctrina jurídica afirma que el accidente sufrido al ir o volver del lugar de trabajo se trata de una manifestación del accidente trabajo, por lo que merecen el mismo tratamiento. Y otro sector defiende que “los accidentes in itinere no reúnen los elementos esenciales”¹¹ para considerarlos un supuesto de accidente laboral, ya que, tienen autonomía respecto de este último.

La jurisprudencia ha hecho una “interpretación autónoma”¹² de este concepto, pese a ser un elemento indispensable para la prestación laboral y, por ello, merecedor de una interpretación extensiva del accidente de trabajo, como así se presume del accidente en misión que trataré más adelante.

Los accidentes sufridos en el lugar de trabajo tienen una presunción iuris tantum, es decir, se presumen ocurridos mientras que no se demuestre lo contrario. En cambio, en los

¹¹ Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas (2007), pág.25. <<una referencia constitutiva (por contener supuestos en los que no concurrían los elementos esenciales mínimos del accidente de trabajo)>>

¹² Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas (2007), pág.31. << el accidente in itinere no tiene autonomía, puesto que surge como una manifestación del concepto de accidente de trabajo>>

accidentes in itinere corresponde al propio trabajador acreditar que se cumplen los siguientes requisitos:

4.1 ELEMENTO TELEOLÓGICO

El desplazamiento del trabajador debe tener como finalidad la prestación laboral, es decir, el punto de partida o de destino deben ser el domicilio y el lugar de trabajo. Este nexo puede romperse cuando en el desplazamiento intervenga un motivo personal.

“La jurisprudencia ha matizado que el concepto de accidente in itinere <<se construye a partir de dos términos -el lugar del trabajo y el domicilio del trabajador- y de la conexión entre ellos a través del trayecto>> STS de 29 de septiembre de 1997. Así, no es suficiente con que el accidente se produzca al ir o volver del lugar de trabajo, sino que es necesaria esa conexión causal entre domicilio y trabajo STS de 19 de enero de 2015.”¹³

El Tribunal Supremo en la sentencia de 14 de febrero del 2011 RJ 2011\2736 define el domicilio como “el 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", en la primera acepción del DRAE), es decir, lo que comúnmente denominamos "vivienda" ("lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas", también en la primera acepción del DRAE), y, por otro, que el abandono de ese espacio concreto (elemento geográfico) debe ponerse en relación directa con el inicio de otras actividades o circunstancias que, alejadas ya por completo de las primeras, así mismo ponen claramente de relieve una relación causal (elemento teleológico) con el comienzo (elemento cronológico) del trayecto que conduce en exclusiva al desempeño de la actividad laboral”

Sentencia del Tribunal Supremo de 14 febrero 2011. RJ 2011\2736. El TS desestima el recurso de casación y confirma la sentencia del TSJ de Galicia, considerando accidente laboral al sufrido por un trabajador, dentro de la finca de su propiedad, cuando se dirigía al trabajo en motocicleta. Argumentando lo siguiente; “cuando tuvo lugar el accidente, por una parte, el trabajador ya había dejado atrás ese espacio personal y privado que, al

¹³ el accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo (2009) Pág.7

margen del título jurídico, constituía su verdadero domicilio y, por otra, también había comenzado el trayecto que normalmente le conducía al centro de trabajo”¹⁴

Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de marzo de 2007, RJ 2007\3530. El TS desestima el recurso de casación interpuesto por el trabajador que sufrió un accidente de tráfico cuando se dirigía a la agencia tributaria para realizar una gestión personal, El accidente ocurrió dentro de la jornada laboral pero el trabajador contaba con la autorización del empresario para realizar dicha gestión. Para desestimar este recurso el TS argumenta que, “es evidente que la finalidad principal y directa del viaje en el que se produjo el accidente del actor (una gestión relacionada con su declaración de la renta), aunque producido durante una interrupción autorizada de la jornada laboral, ninguna relación tenía con el trabajo ni aconteció en el trayecto habitual de ida y vuelta entre el domicilio y el lugar de trabajo pues se debió a un motivo de interés particular que rompió el nexo causal con esa ida o vuelta, sin que la autorización empresarial para realizarlo implique otra cosa”.¹⁵

4.2 ELEMENTO CRONOLÓGICO

El accidente debe producirse dentro del tiempo prudencial en el que debe recorrerse el trayecto entre el domicilio y el centro de trabajo donde presta servicios. Por lo que el trayecto no puede verse alterado por situaciones temporales que rompan el nexo causal, aunque existen varias excepciones.

La jurisprudencia ha hecho una distinción entre el exceso de tiempo en el trayecto por motivos de interés particular y en las que el exceso de tiempo se debe a causas ajenas. En los primeros, ese exceso de tiempo rompe el nexo causal entre domicilio y trabajo impidiendo calificar el accidente como in itinere, aunque existe una cierta tolerancia por

¹⁴[http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I28aaaa50802a11e0a36c010000000000&base-guids=RJ\2011\2736&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad82d9b0000015d04cf40195c6304cf&src=withinResuts&spos=4&epos=4](http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I28aaaa50802a11e0a36c01000000000&base-guids=RJ\2011\2736&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad82d9b0000015d04cf40195c6304cf&src=withinResuts&spos=4&epos=4)

¹⁵<http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I9650a200604c11dca6d1010000000000&base-guids=RJf7e0&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad6adc60000015d09398201c500c615&src=withinResuts&spos=1&epos=1>

parte de los tribunales (tomar un café, comerse un bocadillo, repostar) Mientras que, en el segundo, esta variación en el tiempo empleado no rompe con la presunción de laboralidad, como puede ser el tiempo durante un atasco.

STJ de Cataluña, de 21 de enero de 2000 “aunque es cierto que la jurisprudencia viene entendiendo que la interrupción voluntaria del trayecto rompe el nexo causal, no se trata de una jurisprudencia absolutamente rígida y distingue entre interrupciones justificadas o momentáneas de aquellas otras prolongadas o alejadas de las circunstancias requeridas por el propio desplazamiento y en el presente caso no puede estimarse como una interrupción prolongada el que el trabajador al acabar la jornada Laboral y antes de dirigirse a su domicilio permaneciera entre 10 y 15 minutos refrescándose en un bar”.

Esa tolerancia en los casos de interés particular se ve reflejada en la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2017 RJ 2017\1116. El TS reconoce como accidente in itinere el accidente de tráfico, con resultado de muerte, sufrido por un trabajador durante trayecto de regreso a su casa tras realizar un desvío habitual para dejar a dos compañeros de trabajo. En la sentencia recurrida del TSJ de Granada 2363/2014 “se considera que los hechos muestran una fractura del elemento cronológico en el nexo causal que impide la consideración de accidente in itinere”. Mientras que, en el recurso de casación el TS argumenta que “el número de minutos sin justificar ha podido dedicarse a muy diversos menesteres, sin que ello comporte la ruptura del elemento cronológico” como pueden ser los siguientes: despedida de sus compañeros, atascos, descanso para tomar un café...¹⁶

4.3 ELEMENTO GEOGRÁFICO O TOPOGRÁFICO

El accidente debe ocurrir en el trayecto utilizado por el trabajador para ir o volver desde su domicilio al lugar de trabajo. Ese trayecto de ida y vuelta debe ser el adecuado y el habitual.

¹⁶[http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I16f043b00e4011e78c0c010000000000&base-guids=RJ\2017\1116&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad82d9b0000015d00e98f411575d470&src=withinResuts&spos=1&epos=1](http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I16f043b00e4011e78c0c01000000000&base-guids=RJ\2017\1116&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad82d9b0000015d00e98f411575d470&src=withinResuts&spos=1&epos=1)

La delimitación de este elemento geográfico ha tenido dos vertientes. La primera, donde los tribunales son más flexibles en cuanto a los desvíos en el trayecto, aceptando las desviaciones para realizar compras, visitas familiares, qué por motivos de tráfico el trabajador utilice una vía alternativa. Y una segunda vertiente, donde los tribunales tratan de mantener sin modificaciones el concepto de domicilio, excluyendo los accidentes que se producen durante el trayecto y que no tengan como finalidad el centro de trabajo o domicilio habitual. En este sentido, se ha pronunciado el TSJ en la siguiente sentencia:

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de País Vasco de 21 de enero de 1997, recurso 436/1996. El Tribunal considera que no se cumple el elemento geográfico cuando la trabajadora realiza kilómetros de más por motivos personales. “la actora realizaba el recorrido habitual desde su domicilio al centro de trabajo, acudiendo previamente a dejar a sus tres hijos en el Colegio, para posteriormente dirigirse a su centro de trabajo. La actora desvía el trayecto lógico y normal entre su domicilio y el centro de trabajo por motivos personales, lo que supone hacer 18 km de más, lo cual entraña un mayor riesgo. Además, el accidente se produjo en dirección opuesta al lugar de trabajo, precisamente en el trayecto de desvío que utilizaba y en el que se encontraba por circunstancias extrañas al trabajo. Concorre, la ruptura del nexo causal entre el trabajo y el accidente sufrido, al existir una interrupción extraña al trabajo”.

Haciendo referencia de nuevo la sentencia núm. 121/2017 dictada por el TS dónde un trabajador fallece en el trayecto de regreso a su domicilio tras desviarse, como era habitual, para dejar en sus respectivas casas a dos compañeros de trabajo. Respecto al elemento geográfico, el Tribunal afirma que no se ha roto el nexo causal, argumentando lo siguiente” El accidente se produce en un itinerario cuyo trazado no es el más directo para enlazar la población donde se trabaja y el lugar de residencia. Sin embargo, no se ha roto la conexión entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia haciendo un alto para dejar a los compañeros.”

4.4 ELEMENTO MECÁNICO O IDONEIDAD DEL MEDIO

El medio de transporte debe ser racional y adecuado para realizar el desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo y viceversa.

Una reciente sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 12 de junio de 2014, núm. 4251/2014, considera accidente laboral in itinere al sufrido por un trabajador cuando se dirigía del trabajo a casa en patinete, y es que “el uso del patinete tiene como finalidad principal un rápido desplazamiento desde el centro de trabajo al domicilio habitual, y ello hace que debemos considerarlo medio de transporte idóneo y por tanto incluirlo en el concepto de accidente in itinere.

5. ELEMENTO SUBJETIVO EN EL ACCIDENTE IN ITINERE

Es importante saber el régimen del sujeto accidentado, ya que no todos los trabajadores son susceptibles de cobertura. El artículo 156.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social reconoce exclusivamente la cobertura de los accidentes de trabajo a los trabajadores por cuenta ajena, por lo que resulta aplicable a los trabajadores del régimen general y a los trabajadores de los regímenes especiales por cuenta ajena, exceptuando al régimen especial de trabajadores del servicio doméstico y a los estudiantes. Por lo que se refiere a los trabajadores autónomos, el concepto de accidente de trabajo es más restrictivo que para los trabajadores por cuenta ajena.

5.1 RÉGIMEN GENERAL

En los accidentes de trabajo en los que resulten afectados los trabajadores incluidos en el régimen general deberá existir una relación de causalidad entre la lesión y el trabajo por cuenta ajena, que puede ser directa (como consecuencia), o indirecta (con ocasión). En la cobertura de los accidentes de trabajo se incluyen los accidentes in itinere, pero corresponde al trabajador demostrar la laboralidad del accidente.

5.2 RÉGIMEN ESPECIAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS

El artículo 2 del RD 1273/2003, por el que se regula la cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos establece que:

“Se entenderá como accidente de trabajo del trabajador autónomo 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 del régimen especial.”

En el accidente de trabajo sufrido por un autónomo la lesión tiene que tener relación directa e inmediata con el trabajo, es decir, sólo quedarán cubiertas las lesiones ocurridas por y durante el tiempo de trabajo efectivo. De esta manera, queda fuera de la esfera de protección las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo que no tenga relación con la actividad desempeñada (infartos, agresiones...). Esta conexión directa e inmediata con el trabajo también impide la propia existencia del accidente in itinere.

El legislador, a fin de evitar las controversias que pudieran surgir de la interpretación de este precepto sobre los accidentes in itinere, excluye de manera expresa en el artículo tres de ese mismo decreto, los accidentes que sufra el trabajador al ir o volver del lugar del trabajo.

3. No tendrán la consideración de accidentes de trabajo en el Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos:

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

Al respecto, tal como Sala Franco y Blasco Pellicer mencionaron en su libro “La nueva regulación del RETA”, Ante un accidente desde el domicilio particular al lugar de trabajo, estando empresario y trabajador en el mismo medio de transporte, a éste se le aplicaría la consideración de accidente in itinere, pero no así al empresario.¹⁷ Quizás, esta cobertura restrictiva de los autónomos frente a los accidente de trabajo sea consecuencia de la dificultad que supone verificar la relación de causalidad existente entre la lesión producida y el trabajo realizado por cuenta propia.

Sin embargo, cuando se publique la nueva ley del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, que se encuentra en trámites, desaparecerá esta exclusión de los trabajadores autónomos al reconocimiento de los accidentes in itinere.

¹⁷ LA NUEVA REGULACIÓN DEL RETA, Sala Franco y Blasco Pellicer. Pág. 49

6. COMPORTAMIENTO DEL SUJETO: DOLO E IMPRUDENCIA TEMERARIA

El artículo 156.4 b) de la Ley General de la Seguridad Social excluye (como he mencionado en el epígrafe 3.2) del concepto de accidente de trabajo, entre otros supuestos, aquellos que se produzcan como consecuencia del comportamiento doloso o imprudencia temeraria del trabajador. Esta exclusión se aplica de la misma manera a los accidentes ocurridos al ir o volver del lugar de trabajo.

Es necesario mencionar que ambos conceptos, dolo e imprudencia temeraria, en el ámbito de la seguridad social adquieren un significado diferente al establecido en el ámbito penal. El Tribunal Supremo de la Sala de lo Social los define de la siguiente manera:

Ambos conceptos se encuentran definidos en dos Sentencias del Tribunal Supremo. El concepto de Dolo se encuentra definido como “realización del acto dañoso con ánimo intencional y deliberado”.¹⁸ Mientras que, el concepto de imprudencia temeraria lo especifica de la siguiente manera “la imprudencia temeraria presupone una conducta en la que su autor asume riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas; en otras palabras, puede concebirse como el patente y claro desprecio del riesgo y de la prudencia más elemental exigible”.¹⁹

En otras palabras, para que se pueda considerar una conducta como imprudente tiene que darse las siguientes circunstancias: “El trabajador debe ser consciente de la existencia del peligro; el peligro debe ser previsible, y el trabajador debe despreciar el riesgo claramente adoptando una conducta de gravedad excepcional, esto es, carente de cualquier prudencia elemental exigible.”²⁰

Sólo cuando se cumplen la relación de circunstancias anteriormente descritas se puede considerar el comportamiento del trabajador como imprudencia temeraria. Ahora bien, “si no se agotan todos los actos necesarios para evitar un peligro, éste no se quiere o se

¹⁸ Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de marzo de 2008 RJ 2008/3040

¹⁹ Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de julio de 1985 RJ 1985/3787

²⁰ <http://evaamenedo.es/blog/2015/09/10/la-imprudencia-temeraria-y-profesional-en-los-accidentes-de-trabajo/>

pretende sufrir, sino que se incurre en el mismo por negligencia o descuido”.²¹ la imprudencia por parte del sujeto sería simple.

Es importante determinar si se trata de una imprudencia temeraria o simple. En el caso de la imprudencia temeraria, se produce la ruptura del nexo causal entre accidente y trabajo, que tiene como consecuencia directa la pérdida de la protección de carácter profesional dispensada a esta clase de siniestros. Mientras que de la imprudencia simple no se derivan consecuencias en el ámbito laboral.

7. ACCIDENTE IN ITINERE Y ACCIDENTE EN MISIÓN

Una vez analizado el concepto de accidente in itinere, resulta necesario para este trabajo señalar sus diferencias con el concepto de accidente en misión.

Acorde con lo que he dicho en páginas anteriores, el accidente in itinere es el sufrido por un trabajador durante el trayecto desde su domicilio hasta el lugar de trabajo o, viceversa. En cambio, el accidente en misión se puede definir como; “el ocurrido durante el desplazamiento del trabajador fuera del lugar de trabajo habitual, siguiendo órdenes e instrucciones de la empresa, para llevar a cabo cometidos laborales.”²²

Quizás, la diferencia más evidente es que los accidentes in itineres ocurren fuera del tiempo y lugar de trabajo, en contraste con lo que sucede en los accidentes en misión que ocurren “durante el tiempo (ya sea en una jornada ordinaria o en una extensión extraordinaria de la misma en atención a las circunstancias de la empresa) y en el lugar (sea éste el propio vehículo o medio de transporte o cualesquiera otro designado por el empresario para desarrollar un cierto cometido) de trabajo, y precisamente con ocasión o por consecuencia del desarrollo de prestación por cuenta ajena.”²³

²¹ Sentencia del TSJ de Canarias, de 27 de diciembre de 1996, Sala de lo Social

²² El accidente de trabajo en misión. (2010) autor: Rodrigo Tascón López. Pág. 21.

²³ El accidente de trabajo en misión. (2010) autor: Rodrigo Tascón López. Pág.22

Además, la doctrina jurisprudencial establece que “El accidente en misión es un accidente de trabajo puro y simple”²⁴ por lo que le resulta de aplicación la presunción de laboralidad del artículo 156.3 del RDL 8/2015 del texto refundido de la LGSS, al contrario de lo que sucede con el accidente in itinere al entenderla como una figura derivada del concepto de accidente de trabajo, al que no le resulta aplicable la presunción de laboralidad. Ésta no presunción de laboralidad es el motivo por el cual la carga de la prueba corresponde al trabajador, quién deberá demostrar que entre el accidente in itinere y la prestación laboral existe un nexo, al contrario de lo que sucede con el accidente en misión que se le aplica la presunción iuris tantum.

Esta distinta interpretación entre ambos accidentes tiene como consecuencia que situaciones parecidas tengan pronunciamientos diferentes. Pongamos por caso el infarto sufrido por un trabajador; sí éste ocurre durante el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo antes de empezar o al acabar la jornada laboral no se considera accidente de trabajo, pero sí el infarto es sufrido durante trayecto desde cualquier punto al lugar destinado señalado por el empresario para que cumpla sus órdenes o, viceversa, se considera accidente en misión y, por tanto, accidente de trabajo.

Para los accidentes en misión ocurridos durante los desplazamientos de larga duración el Tribunal Supremo en sus sentencias de 11 de febrero y de 24 de febrero de 2014, determina que para que un accidente se considere “en misión” se deben dar estas dos circunstancias: “Que ocurra en un desplazamiento para cumplir la misión.” o “Que ocurra mientras se efectúa la realización del trabajo en que consiste la misión.” Además, añade: “Pero no todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la actividad laboral.”²⁵

En la sentencia del Tribunal Supremo de 11 febrero de 2014. RJ 2014\1626 no se considera accidente en misión el ictus sufrido por un trabajador en la habitación del hotel

²⁴ El accidente in itinere, Sánchez Rodas Navarro, pág. 87

²⁵ Asociación de especialistas en prevención y salud laboral. Artículo: Un infarto en misión no es laboral.

cuando dormía, basándose en que el ictus no ocurre durante el desplazamiento ni en la realización del trabajo.²⁶

8. EL SUICIDIO

La Jurisprudencia dictada hasta finales de la década de los sesenta desestimaba todas las demandas que trataran de reconocer el suicidio de un trabajador como accidente de trabajo, cualesquiera que sean sus circunstancias, incluido el suicidio que se produce en lugar y tiempo de trabajo.

La primera sentencia estimatoria que reconoce el carácter laboral del suicidio se dicta por el Tribunal Supremo de 29 de octubre de 1970. En ella, se acredita que el suicidio fue provocado por una situación de trastorno depresivo, derivada de las secuelas ocasionadas en un accidente de trabajo, identificando como causa eficiente del suicidio un “trastorno mental de tipo depresivo” derivado de una “larga hospitalización” por accidente de trabajo y de “repetidas intervenciones quirúrgicas.”²³ El fallo de esta sentencia se basó en la conexión de causalidad entre el trabajo prestado y la conducta de suicidio.²⁷

Tras esta sentencia una parte de la doctrina ha reconocido al suicidio la calificación de accidente de trabajo, siempre que exista una conexión directa con el trabajo y la acción se haya llevado a cabo durante el tiempo y en el lugar de trabajo en aplicación de la presunción del artículo 156.3 de la LGSS.

El problema que surge tras este reconocimiento doctrinal es la aplicación a los accidentes in itinere derivados de suicidio la calificación de imprudencia temeraria del artículo 156.4 b) del texto refundido de la LGSS, que excluye directamente de la consideración de accidente de trabajo toda lesión producida por dolo o imprudencia temeraria.

²⁶[http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I8ebddb70bb0311e3a49a010000000000&base-guids=RJ\2014\1626&fexid=flag-r”ed-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad82d9a0000015d0046fb29d2ad6b2f&src=withinResuts&spos=1&epos=1](http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I8ebddb70bb0311e3a49a01000000000&base-guids=RJ\2014\1626&fexid=flag-r”ed-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad82d9a0000015d0046fb29d2ad6b2f&src=withinResuts&spos=1&epos=1)

²⁷ Sentencia citada por el TSJ de Cataluña en la sentencia de 11 de abril de 2014

En una reciente Sentencia del TSJ de Cataluña de 11 de abril de 2014 ref.972/2014, se considera accidente de trabajo el suicidio de un agente forestal durante el trayecto a su domicilio por motivos laborales que acreditan la existencia de nexo causal entre el trabajo y el suicidio. En el fundamento segundo señala que "Si bien es cierto que la presunción de laboralidad del art.115.3 LGSS puede ser enervada por el carácter voluntario que tiene normalmente el acto de quitarse la vida, no es menos verdad que el suicidio se produce a veces por una situación de estrés o de trastorno mental que pueda derivar de factores relacionados con el trabajo como de factores extraños al mismo" Acreditándose, de esta manera, que el incendio fue el detonante del cuadro de ansiedad que sufrió el agente forestal tras el incendio que le llevo al suicidio. Prueba de ello, son las dos cartas que se encontraron junto al fallecido.²⁸

9. ACCIDENTE DE TRÁFICO

Los accidentes de tráfico son la principal causa de los accidentes in itinere. Pero no todos los accidentes de tráfico ocurridos durante el trayecto de ida o vuelta al lugar de trabajo se consideran accidente de trabajo, ya que, la imprudencia temeraria del trabajador le excluye de la protección de la que es titular ante un accidente de tráfico.

La dificultad surge en delimitar las acciones que constituyen este tipo de comportamientos. Lo natural hubiera sido que se tomaran como referencia la normativa de tráfico. Pero si hacemos una comparación no existe uniformidad entre ésta y la jurisprudencia dictada. La jurisprudencia señala que no tiene porqué ser calificada como imprudencia temeraria el conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas o no respetar las señales de tráfico.

Al respecto, el TS señala que "la simple infracción de las normas reguladoras del tráfico no implica, por sí sola, la aparición de una conducta imprudente calificada de temeraria, pues es obvio que no todas ellas tienen el mismo alcance e intensidad, debiendo analizarse en cada caso concreto las circunstancias de hecho que concurren en el supuesto litigioso

²⁸<http://aranzadi.aranzadidigital.es.accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=Ieae16e10f75511e3893601000000000&base-guids=AS\2014\1312&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&srguid=i0ad6adc60000015d0a11ada27cf9e578&src=withinResuts&spos=1&epos=1#>

en relación con las particularidades que rodean la conducta del trabajador que ha de valorarse a los efectos de encuadrarla como temeraria o no”. Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de marzo de 1999.²⁹

Las salas de lo social de los Tribunales Españoles han ido definiendo las infracciones que rompen el nexo causal entre el trabajo y el accidente de tráfico. Entre las que se encuentra:

Sentencia del TS de 18 de septiembre de 2007. RJ 2007\8446, considera que no es accidente in itinere el sufrido por un trabajador, cuando tras pararse en el semáforo con su ciclomotor, reanudo la marcha antes de que este se pusiera en verde, siendo impactado por otro vehículo, argumentando que “el actor era consciente del peligro que entrañaba el cruce de vías, pero, a pesar de conocer el peligro, en horas de gran circulación por aquel lugar, reanudó la marcha asumiendo un riesgo inminente en tales circunstancias de colisión con otros vehículos”. “Esa conducta merece el calificativo de temerariamente imprudente, por revelar un claro desprecio del riesgo conocido y de la más elemental prudencia exigible en tales circunstancias.”³⁰

Sentencia del TSJ de Cataluña de 26 de marzo de 2015 núm. 2262/2015 no considera accidente in itinere al atropello, con resultado de muerte, sufrido por un trabajador tras finalizar su jornada de trabajo, argumentando que, “la imprudencia del peatón fue grave, pues saliendo de la andana central no transitable cruzó caminando en sentido diagonal una vía rápida de gran circulación, por lugar no destinado al efecto. Tal conducta, sin más, ya roza la temeridad, pues despreciando elementales normas de cautela el peatón generó de manera irreflexiva y consciente un grave riesgo para la circulación y para sí mismo.”³¹

²⁹ La Sentencia del 18 de septiembre de 2007 menciona esta otra sentencia.

³⁰ [http://aranzadi.aranzadigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I3bfd75a08dd111dca7bc010000000000&base-guids=RJ\2007\8446&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&sruid=i0ad6adc50000015cfa97cda92242a3b2&src=withinResuts&spos=1&epos=1](http://aranzadi.aranzadigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=I3bfd75a08dd111dca7bc01000000000&base-guids=RJ\2007\8446&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&sruid=i0ad6adc50000015cfa97cda92242a3b2&src=withinResuts&spos=1&epos=1)

³¹ <http://aranzadi.aranzadigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/document?tid=&docguid=Id2d5695015ba11e5bf940100000000000&base-guids=JUR\2015\156965&fexid=flag-red-juris&fexid=flag-yellow-juris&fexid=flag-blue-juris&fexid=DO-ANA-25&fexid=DO-ANA-23&sruid=i0ad6adc60000015cfad3ed28660b433c&src=withinResuts&spos=1&epos=1>

10. INFARTOS

La jurisprudencia ha denegado de manera reiterada en sus sentencias la calificación como accidente de trabajo de las enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto de ida y vuelta al trabajo. En definitiva, como 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 (Sentencia del TS de 24 de junio del 2010 Rec. 3542/2009), salvo que se acredite la existencia del nexo causal con el trabajo realizado.

En la Sentencia del Tribunal Supremo de 18 junio 2013. RJ 2013\6099 se desestima el recurso cuya pretensión es calificar como accidente de trabajo un infarto sufrido por una trabajadora en el trayecto de vuelta al trabajo. El razonamiento en que se basa el Tribunal en esta resolución es el utilizado por esta sala en sentencias anteriores “ 1) la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el artículo 115.3 del 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 ; 2) la asimilación a accidente de trabajo del accidente de trayecto ("in itinere") se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación; y 3) estos dos procedimientos técnicos de extensión de la protección de los accidentes de trabajo (la presunción iuris tantum y la inclusión expresa de un supuesto de frontera) son claramente diferenciados y no deben mezclarse”

11. AGRESIONES

La agresión física de un tercero durante el trayecto de ida o vuelta al lugar de trabajo no se consideran accidente in itinere, salvo que se demuestre el nexo existente entre el trabajo y la lesión. Como puede ser, una disputa con clientes, compañeros de trabajo, proveedores, etc., por motivos relacionados con el trabajo.

Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de junio de 2002 RJ 2002/7490, el TS considera que no es accidente de trabajo la muerte de un trabajador por la agresión sufrida de un

tercero mientras se encontraba de camino al centro de trabajo, ya que, la agresión se produjo por razones personales que no guardan ninguna relación con el trabajo.

12. EL EMPRESARIO Y EL ACCIDENTES IN ITINERE

12.1 DEBER EMPRESARIAL

En principio, no existe obligación empresarial en los accidentes sufridos por los trabajadores al ir o volver del lugar de prestación de los servicios, ya que estos ocurren fuera del ámbito de control empresarial. Pero en determinadas ocasiones, las circunstancias en las que el trabajador realiza la prestación laboral pueden influir o desencadenar un accidente in itinere, sobre todo, tras la jornada laboral.

“El artículo 4.2 de la LPRL define como *riesgo laboral*, la posibilidad que un trabajador sufra un determinado *daño derivado del trabajo* que es aquella enfermedad, patología o lesión sufrida *con motivo u ocasión del trabajo* artículo 4.3 LPRL. El desplazamiento del trabajador para ir y volver del trabajo se muestra, así, como la ocasión de sufrir un daño, que debe prevenirse para tutelar su seguridad y salud.”³²

En este sentido, el empresario deberá tener en cuenta para elaborar su plan de prevención las condiciones de trabajo que pueden incidir en la materialización del accidente in itinere. Para ello, “deberá procurar que las jornadas no sean excesivas para evitar cansancios en la medida que la fatiga infiere una pérdida exponencial de las capacidades del trabajador³¹, así como, prevenir las situaciones que afecten a la salud física y psicológica de los trabajadores, un ejemplo de ello sería; no atribuir más responsabilidades de las que pueda asumir el trabajador para, de esta manera, evitar trastornos de ansiedad que pueden provocar ictus, infartos o, incluso, influir en la capacidad de concentración del trabajador durante su conducción.

12.2 RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL

El incumplimiento de la obligación empresarial puede dar lugar a responsabilidades administrativas, civiles e incluso penales, pero estas dos últimas, sólo se podrán exigir

³² El accidente in itinere, un enfoque especialmente preventivo pág. 16

cuando se demuestre que las condiciones laborales han sido un factor determinante para la generación de la lesión. Por su incidencia voy a centrarme en la primera.

La responsabilidad administrativa en materia de Prevención de Riesgos Laborales se reconoce en el artículo 42.1 de la LPRL. “Esta responsabilidad administrativa laboral cumple una función de tutela en el reconocimiento del derecho del trabajador a su seguridad y salud en la prestación de la actividad laboral, imponiendo las sanciones que legalmente procedan en el ejercicio de su potestad sancionadora.”³³, éstas se encuentran recogidas en la LISOS. “Las sanciones tienen un fin disuasorio, pues pretenden evitar la realización de nuevas infracciones que afecten a la seguridad y salud en el trabajo.”³⁴

“La responsabilidad administrativa a que puede dar lugar el incumplimiento de deberes preventivos determinantes y trascendentales para la materialización de un accidente in itinere se anuda a las conductas empresariales relacionadas con la evaluación y planificación de riesgos.”³⁵ Por ello, las empresas deben diseñar un plan de prevención de riesgos que evalúe, no sólo los riesgos presentes en cada puesto de trabajo, sino también, los que se puedan producir durante el trayecto al ir o volver del trabajo.

Por otra parte, los empresarios están obligados a comunicar a la autoridad laboral, a través del sistema Delt@, la relación de accidentes laborales, incluidos los accidentes in itinere.

12.3 RECARGO DE PRESTACIONES

El recargo de prestaciones económicas viene establecido en el artículo 164 del RDL 8/2015, de la LGSS. Se aplican con cargo al empresario que haya infringido alguna norma de seguridad laboral, siempre que esa infracción haya sido determinante para la comisión del accidente, incluido el accidente in itinere. Este tipo de sanciones son “compatibles con las sanciones administrativas y penales, sin que sea aplicable el principio non bis in ídem.”³⁶

³³ Sempere Navarro, A; García Blasco, J; González Labrada, M; Cardenal Carro, M., 2001, pág. 307

³⁴ García Murcia, J; 2003, pág.68.

³⁵ El accidente in itinere, Un enfoque esencialmente preventivo. García Blasco, J; Pedrosa Alquézar, S.I. pág.23

³⁶ El accidente in itinere, Un enfoque esencialmente preventivo. Autores: García Blasco, J; Pedrosa Alquézar, S.I. pág.29

13. ESTADISTICA Y ANALISIS DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE

En la siguiente tabla se muestra una clasificación de los accidentes in itinere. En la parte superior, aparece los datos correspondientes a los accidentes con baja médica clasificados según la gravedad del accidente y según el origen de la lesión. A continuación, se detalla la siniestralidad laboral con resultado de muerte; según el sexo del trabajador/a, y el origen de la lesión que produjo el fallecimiento.

	2015	2016	VARIACIÓN
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN ITINERE	71.225	77.170	5.945
GRAVEDAD			
LEVES	70.181	76.045	5.864
GRAVES	930	992	62
MORTALES	114	133	19
FORMA O CONTACTO QUE PRODUJO LA LESIÓN			
ACCIDENTE DE TRÁFICO	43.202	47.761	4.559
CHOQUE O GOLPE CONTRA OBJETO INMÓVIL (caídas, tropiezos, etc.)	17.398	18.319	921
SOBRESFUERZO FÍSICO SOBRE EL SISTEMA MUSCULOESQUELÉTICO	5.317	5.448	131
CHOQUE O GOLPE CONTRA OBJETO EN MOVIMIENTO, COLISIÓN	3.559	3.947	388
OTRAS CAUSAS	1.749	1.695	-54
ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES EN ITINERE	114	133	19
SEXO			
VARONES	94	110	16
MUJERES	20	23	3
FORMA O CONTACTO QUE PRODUJO LA LESIÓN			
ACCIDENTE DE TRÁFICO	101	120	19
INFARTOS, DERRAMES CEREBRALES Y OTRAS PATOLOGIAS NATURALES	11	11	0
OTRAS CAUSAS	2	2	0

ELABORACIÓN PRPOIA37

³⁷ Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social http://www.empleo.gob.es/es/estadisticas/monograficas_anuales/EAT/2016/index.htm

Del total de 77.170 accidentes in itinere con baja médica producidos en el año 2016, 76.045 son de carácter leve, 992 de carácter grave y 133 accidentes mortales. Si lo comparamos con los datos obtenidos durante el año anterior, observamos que se ha producido un notable incremento de los mismos. Los accidentes mortales aumentaron en 19 personas, si lo contrastamos con las cifras del año 2015 donde fallecieron 114 trabajadores.

Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte en los accidentes in itinere, seguidos de los infartos, derrames cerebrales y otras patologías debidas a causas naturales. Este orden resulta de aplicación, tanto en el año 2015, como en el 2016.

Los accidentes de tráfico fueron los responsables del 88.60% de los fallecidos en España durante el año 2015, en relación al periodo de 2016 este porcentaje alcanzo el 90.23%.

Es importante destacar en los accidentes con resultado de muerte la disparidad entre ambos sexos. Los hombres tienen un porcentaje de siniestralidad de más de un 480% sobre las mujeres en el año 2016.

Por otro lado, si analizamos los datos correspondientes a los accidentes laborales que derivaron en una lesión observamos que los accidentes de tráfico siguen ocupando el primer puesto. En el año 2015, las lesiones derivadas de accidente de tráfico representaron el 60.66%, en cuanto al periodo de 2016 este dato se incrementó en el 2.15%

CONCLUSIÓN

Después de haber leído varios libros y sentencias relacionadas con el tema de estudio puedo afirmar que no hay una definición universal de lo que se considera accidente in itinere, ni a nivel internacional, ni a nivel nacional. La breve regulación normativa que ha ido acompañando desde sus orígenes al concepto de accidente in itinere ha sido insuficiente dando lugar a pronunciamientos diferentes, que tienen como consecuencia la inseguridad jurídica. Aunque no considero que esta situación sea negativa, sino que tiene sus puntos fuertes y débiles.

Una regulación más detallada del accidente in itinere disminuiría el número de litigios, tanto de demandas como de recursos de casación. Esto supondría una reducción de los costes judiciales. Ahora bien, en el caso de que el legislador la amplié, ésta se haría en sentido restrictivo, además, otro problema sería que los elementos del accidente in itinere están en constante cambio, y la normativa nunca evoluciona al mismo ritmo al que cambian las condiciones que rodean al trabajador. En cambio, la jurisprudencia permite la evolución del concepto de accidente in itinere adaptándose a las necesidades de la sociedad.

Por todo lo anterior, creo que la solución a los accidentes in itineres no debería enfocarse tanto a su regulación normativa, sino a una reducción de los mismos, como puede ser fomentando el transporte público a través de bonos de transporte; fomentar el teletrabajo o flexibilizar los horarios de entrada y de salida al lugar de trabajo para evitar desplazamientos en las horas punta; incrementar la formación en prevención, etc.

BIBLIOGRAFIA Y WEBSITES

“SIGNIFICADO ACTUAL DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE: PARADOJAS Y PERSPECTIVAS” (2007) M.^a Amparo Ballester Pastor.

“ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO” (2015) Ángel Arias Domínguez y Antonio V. Sempere Navarro.

“EL ACCIDENTE IN ITINERE, UN ENFOQUE ESENCIALMENTE PREVENTIVO” (2009) Juan García Blasco y Sonia Isabel Pedrosa Alquézar.

MARCO JURÍDICO DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, (2016) Ruth Vallejo Dacosta y Vicente Pedro Lafuente Pastor.

LA IMPRUDENCIA DEL TRABAJADOR EN EL ACCIDENTE DE TRABAJO: CLAVES JURISPRUDENCIALES, Revista del ministerio de trabajo e inmigración. http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/84/est03.pdf

UN INFARTO EN MISIÓN NO ES LABORAL, <http://www.aepsal.com/infarto-en-mision-no-laboral/>

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

http://www.empleo.gob.es/es/estadisticas/monograficas_anuales/EAT/2016/index.htm

ARANZADI

<http://aranzadi.aranzadidigital.es/accedys2.bbt.ull.es/maf/app/search/multinavigate?srguid=i0ad82d9a0000015d1238eba1c7af3119&rpp=20&bc=true#>