

Elisabet Cos Jiménez

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACCIDENTE IN ITINERE EN EL
ORDENAMIENTO ESPAÑOL: *ELEMENTOS CLAVES Y SU
CASUÍSTICA.***

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Dirigido por Dr. Raúl Navarro Roldán

Grado de Relaciones Laborales y Ocupación



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Tarragona

2016

Resumen

En este trabajo se analiza la figura del accidente “in itinere”, surgida en un entorno jurisprudencial, a raíz de la evolución del concepto accidente de trabajo en nuestro ordenamiento. De esta forma, se delimitan los requisitos esenciales del accidente de trabajo común, para a posteriori estudiar los elementos específicos que configuran el accidente de trabajo “in itinere”, regulado en el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Palabras claves: In itinere – Jurisprudencia – Trabajador – Requisitos - Presunción - Exclusiones

Resum

En aquest treball s'analitza la figura de l'accident “in itinere”, sorgida en un entorn jurisprudencial, a partir de l'evolució del concepte accident de treball en el nostre ordenament. D'aquesta forma, es delimiten els requisits essencials de l'accident de treball comú, per a posteriori estudiar els elements específics que configuren l'accident de treball “in itinere”, regulat en el Text refós de la Llei General de la Seguretat Social.

Paraules Claus: In itinere – Jurisprudència – Treballador – Requisits - Presunció - Exclusions

Abstract

In this paper the figure of accident "in itinere" emerged in a jurisprudential environment, following the evolution of the concept of occupational accidents in our system is analyzed. Thus, the essential requirements of common work accident, for subsequent study the specific elements that make up the work accident “in itinere ” regulated in Consolidated Text of the General Law of Social Security.

Keywords: In itinere – Jurisprudence– Worker – Requirements – Legal presumption - Exclusion

ÍNDICE

ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	5
JUSTIFICACIÓN.....	7
OBJETIVO Y METODOLOGÍA.....	11
INTRODUCCIÓN.....	13
Capítulo I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	15
1. Evolución del concepto accidente de accidente de trabajo	15
1.1 Aparición del término accidente “ in itinere”.....	16
Capítulo II. EL ACCIDENTE DE TRABAJO Y SUS ELEMENTOS CONFIGURADORES	19
1. Elemento Subjetivo: Trabajador por cuenta ajena.....	19
2. Elemento objetivo: Lesión Corporal	21
3. Nexo Causal	21
4. Presunción de laboralidad	22
Capítulo III. EL ACCIDENTE IN ITINERE Y SUS ELEMENTOS ESPECÍFICOS	25
1. Elemento Teleológico	26
1.1 Domicilio	27
2. Elemento topográfico o geográfico	31
2.1 STS 14 DE FEBRERO DE 2011	34
3. Elemento cronológico	35
3.1 Interrupciones y paradas durante el recorrido.....	36
4. Elemento mecánico	38
4.1 STSJ DE CATALUÑA DE 12 DE JUNIO DE 2014.....	39
Capítulo IV. PRESUNCIÓN DE NO LABORALIDAD	41
1. Enfermedad y relación de causalidad.....	42
1.1 Infarto de miocardio.....	44
Capítulo V. EXCLUSIONES E IMPLICACIÓN DE TERCEROS.....	47
1. Fuerza mayor.....	47
2. Imprudencia temeraria o dolo	47
3. Accidentes de tráfico.....	50
3.1 Exceso de velocidad.....	53
3.2 Tasa de alcoholemia y sustancias.....	54
4. Agresión de un tercero.....	56
Capítulo VI. OTROS RÉGIMENES DEL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL.....	59
1. Régimen Especial Trabajadores Autónomos (RETA)	59

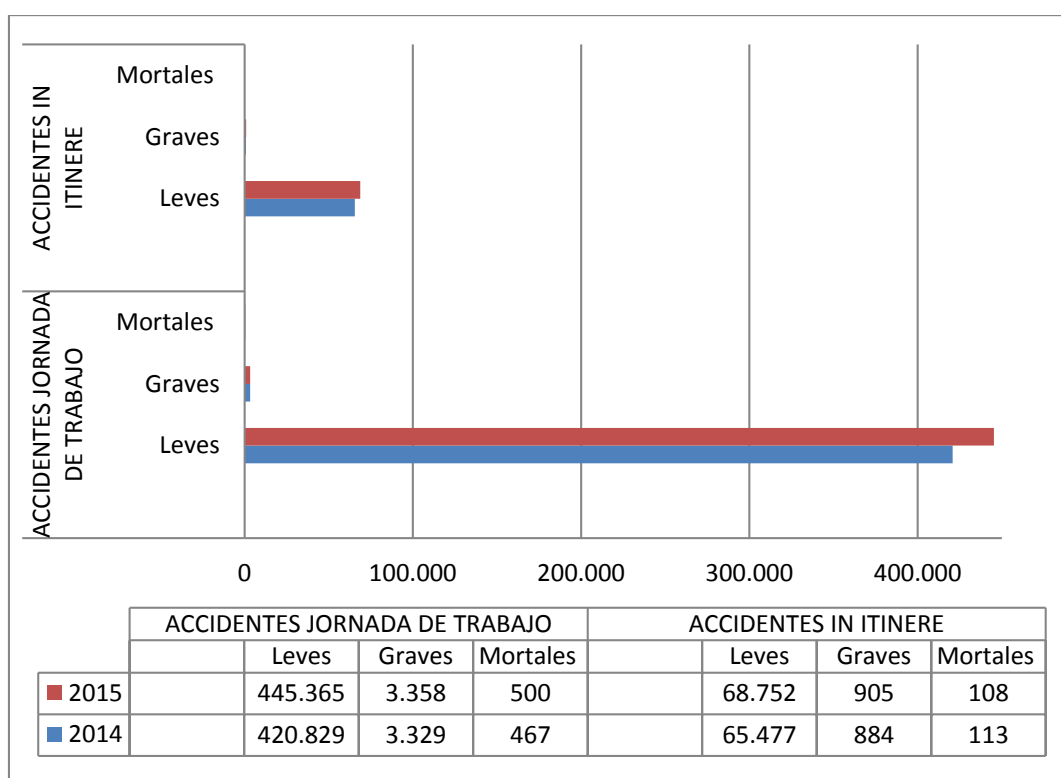
1.1 <i>Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente (TRADE)</i>	60
CONCLUSIONES	63
BIBLIOGRAFIA.....	69
JURISPRUDENCIA (Por orden cronológico).....	71

ABREVIATURAS Y SIGLAS

Art.	Artículo
AT	Accidente de trabajo
CE	Constitución Española, 1978
CP	Código Penal
FJ	Fundamento Jurídico
LTCSV	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
OIT	Organización Internacional del Trabajo
Ob. cit	Obra citada
RAE	Real Academia Española
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
STSJ	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia
TRET	Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores
TRLGSS	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.
TS	Tribunal Supremo

JUSTIFICACIÓN

En España la accidentalidad laboral ha aumentado en los últimos años, así se refleja en la estadística del Ministerio de Empleo y Seguridad Social del año 2015, en la cual muestra un total de 518.988 accidentes de trabajo, de los cuales 449.223 fueron acontecidos durante la jornada laboral y 69.765 fueron accidentes “in itinere”. En comparación con los datos del año anterior se observa un incremento, ya que en el año 2014 hubieron 424.625 accidentes de trabajo durante la jornada y 66.474 accidentes “in itinere”. Esto supone un aumento de 3.291 accidentes durante el trayecto al trabajo, bien sea en la ida o la vuelta. Destaca, también la importante cifra de accidentes mortales.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.¹

Se observa un elevado número de sucesos en relación con el trabajo. Por esta razón, es interesante poder realizar un estudio más exhaustivo sobre el accidente “in itinere”, ya que es un riesgo laboral notable al cual nos exponemos diariamente en el traslado de ida o vuelta al trabajo. Asimismo, en estos accidentes pueden intervenir diferentes

¹ Estadística de Accidentes de Trabajo. Año 2014 Ministerio de Empleo y Seguridad Social y, Estadística de Accidentes de Trabajo. Avance Enero - Diciembre 2015 Ministerio de Empleo y Seguridad Social: <http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>

factores que condicionen el mismo, presentando por tanto una amplia complejidad y multitud de circunstancias, siendo la jurisdicción social competente para conocer y decidir sobre el fondo de la cuestión. Por eso, debido a la diversidad de supuestos que se pueden dar suscita un gran interés por mi parte, llevar a cabo una investigación sobre el tema.

Además, Cataluña es una de las Comunidades Autónomas con mayor índice de accidentes in itinere, tal y como se muestra en la tabla siguiente. Se puede ver como ambos períodos 2014-2015, Cataluña destaca sobre los restantes, con una cifra de 15.289 accidentes ocasionados durante la ida o vuelta al trabajo en el año 2015.

PERÍODO	2014	2015
ANDALUCÍA	11.175	11.742
ARAGÓN	1.543	1.617
ASTURIAS (PRINCIPADO DE)	1.146	1.238
BALEARS (ILLES)	2.112	2.255
CANARIAS	2.678	2.869
CANTABRIA	767	749
CASTILLA-LA MANCHA	1.322	1.399
CASTILLA Y LEÓN	2.094	2.341
CATALUÑA	14.969	15.289
COMUNITAT VALENCIANA	5.514	5.970
EXTREMADURA	686	744
GALICIA	2.759	2.655
MADRID (COMUNIDAD DE)	13.870	14.493
MURCIA (REGIÓN DE)	1.713	1.949
NAVARRA (C. FORAL DE)	709	734
PAÍS VASCO	2.965	3.229
RIOJA (LA)	287	307
CEUTA	86	109
MELILLA	79	76
TOTAL ACCIDENTES IN ITINERE	66.474	69.765

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.²

Otro motivo, se debe a las diferentes repercusiones que tiene considerar un accidente por contingencias profesionales en comparación con el accidente por contingencias

² Estadística de Accidentes de Trabajo. Año 2014 Ministerio de Empleo y Seguridad Social y, Estadística de Accidentes de Trabajo. Avance Enero - Diciembre 2015 Ministerio de Empleo y Seguridad Social: <http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>

comunes. Una diversidad de características que refleja la STSJ de Madrid del 2015 (JUR\2015\119130)³ en su FJ nº 6:

- A) No se exige período de carencia, operando el principio de automaticidad de las prestaciones, y presumiéndose el alta del pleno derecho aunque el empleador haya incumplido con tales obligaciones. (art. 124.4 y 125.3 TRLGSS).
- B) Mejorando las prestaciones económicas en el cálculo de la base reguladora.
- C) Introduciendo prestaciones especiales para las contingencias profesionales, tales como las indemnizaciones por lesiones permanentes no invalidantes, y las indemnizaciones ha tanto alzado por fallecimiento a favor del cónyuge y los huérfanos –art. 177.1 del TRLGSS–.
- D) Estableciéndose unas reglas especiales de financiación y aseguramiento.
- E) Incorporando los Convenios Colectivos mejoras voluntarias de las prestaciones de Seguridad Social.
- F) Posibilitando el resarcimiento íntegro del daño mediante la imposición del recargo de prestaciones y el ejercicio de la acción de responsabilidad civil derivada del incumplimiento de la deuda de seguridad social a cargo de los empresarios.
- G) Influyendo en el concepto de la profesión habitual.
- H) Delimitando la fecha de producción del accidente de trabajo la entidad aseguradora responsable en aquellos supuestos en que la cobertura de los riesgos derivados de dicho accidente la tiene una entidad en la fecha de producción del mismo, mientras que es otra distinta aseguradora la que tiene a su cargo la cobertura de aquel riesgo con la misma empleadora en la fecha de efectos de la invalidez permanente derivada de aquél.

Esta serie de ventajas, provoca que haya un número mayoritario de pleitos en torno a este tema, para que se les considere su caso como accidente laboral, debido a que existe una mayor protección por parte del sistema de Seguridad Social si el accidente deriva por contingencias profesionales.

³STSJ de Madrid de 27 de marzo de 2015 (JUR\2015\119130) y STSJ de Madrid de 11 de octubre de 2004 (AS\2004\3368) FJ nº2.

OBJETIVO Y METODOLOGÍA

El objetivo es delimitar la figura del accidente in itinere y sus requisitos, mediante el estudio de su reconocimiento, de las circunstancias que deben confluir para su calificación, los supuestos que están excluidos y ver si existen ciertas peculiaridades a destacar.

El estudio se centra en el accidente in itinere vinculado al régimen general, aunque de manera escueta y para tener una visión general se incluirá un apartado referente al trabajador autónomo.

Los pronunciamientos judiciales han sido los que han venido estableciendo una serie de requisitos para la calificación de esta clase de accidentes.

En esta investigación se aplica, por un lado, una metodología jurídica, a través de Doctrina y Jurisprudencia para ver la tendencia jurisprudencial, como ha evolucionado y si existen discrepancias o por el contrario los Tribunales adoptan la misma postura, ya que es interesante analizar la Jurisprudencia del Supremo y otras sentencias de diferentes Tribunales. Cada supuesto no es igual y requiere una valoración de las circunstancias del caso. Y, por el otro, una metodología cuantitativa mediante la recopilación de datos a partir de estadísticas del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Para aportar, de este modo, cifras reales al trabajo para dar a conocer la situación del accidente in itinere en España.

El trabajo se estructura de manera sintetizada en tres bloques:

- Introducción: Se hace una breve reseña entorno al tema seleccionado.
- Desarrollo: En este apartado se profundiza en los diferentes capítulos en los cuales se basa esta investigación.
- Conclusiones: Se exponen los aspectos más relevantes, junto con una valoración personal y una propuesta de cambio.

INTRODUCCIÓN

En este trabajo se aborda el tema del AT, en concreto el accidente “in itinere”, a partir de la definición que contempla en nuestro ordenamiento, el actual TRLGSS. En su art. 156.2 a)⁴, considera accidente de trabajo: “*los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*”. Del literal del artículo señalado no se puede deducir claramente cuando nos encontramos con un supuesto de accidente in itinere, por eso resulta insuficiente ceñirnos a la normativa de la Seguridad Social.

Como se mostrará más adelante, la flexibilización del término accidente de trabajo ha supuesto la aparición del término accidente in itinere. Así, este concepto parte de un origen jurisprudencial y se configura como una variante del accidente de trabajo ordinario. De este modo, el presente estudio trata de hacer una aproximación del concepto “in itinere” desde una perspectiva jurídica. No se pretende entrar a valorar la acción protectora del sistema de la seguridad social. Si no se califica como accidente laboral, obtendrá la calificación de accidente o enfermedad común y el trabajador si cumple con los requisitos gozará igualmente de una protección. Una protección que viene amparada constitucionalmente a través del artículo 41 CE⁵. No obstante, repercute de una manera positiva para el interesado si se determina ocurrido dentro del ámbito laboral, tal y como pone de manifiesto la STSJ de Madrid del 2005 (JUR\2006\12738)⁶ en su FJ nº2: “En definitiva, el régimen jurídico de las contingencias comunes es claramente distinto al de las profesionales, y pese a las buenas intenciones del legislador de unificar la protección con independencia del origen del riesgo, lo cierto y verdad es que ello no se ha plasmado en nuestro ordenamiento. *La intensidad de la acción protectora es mayor en las contingencias profesionales que en las comunes*”.

Entrar a valorar los requisitos que delimitan el accidente in itinere del accidente de trabajo común, es un campo muy complejo en cuanto comporta dificultad calificar un accidente ocurrido en la ida o vuelta del trabajo como laboral, ya que no es un accidente de trabajo en sentido estricto regulado por el art. 156.1 del TRLGSS, sino que se configura al margen de la prestación de trabajo.

⁴Real 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 Constitución Española, 1978.

⁶ STSJ de Madrid de 4 de mayo de 2005 (JUR\2006\12738).

Capítulo I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1. Evolución del concepto accidente de accidente de trabajo

El AT se configura como un riesgo específico, amparado por el sistema de la seguridad social. Debiendo distinguirse de otro tipo de riesgos, denominados genéricos.⁷ La primera definición del concepto AT aparece en el año 1900 cuando se promulga la primera Ley de Accidentes de Trabajo.

Como indica ROMERO RODENAS, M.^a J.⁸: “el accidente de trabajo es el primer riesgo protegido en nuestro ordenamiento jurídico por las normas de Seguridad Social y en torno a la protección de esta contingencia se fueron estructurando los sucesivos seguros sociales y más tarde el vigente sistema de Seguridad Social.”

En la citada Ley⁹ define como accidente de trabajo: “Toda lesión corporal que el operario sufra con *ocasión ó por consecuencia del trabajo* que ejecuta por cuenta ajena; por patrono, el particular ó Compañía, propietario de la obra, explotación ó industria donde el trabajo se preste; y por operario, todo el que ejecuta habitualmente un trabajo manual fuera de su domicilio por cuenta ajena”.

En sus inicios se entendía por AT, aquél surgido en el mismo lugar donde se realizaba la prestación del trabajo.

La Ley de 1900 es escueta y no muy detallada, si bien otorga una responsabilidad objetiva al empresario a menos que el accidente sea ocasionado por fuerzas mayores¹⁰, pero se exceptúan otros supuestos derivados del trabajo cómo son los sucedidos al ir o regresar del lugar de trabajo, entre otros.

⁷ALONSO OLEA, MANUEL y TORTUERO PLAZA, JOSÉ LUIS. *Instituciones de Seguridad Social*, pág. 53, Ed. Civitas, 14.ª ed. Madrid, 1995.

⁸ ROMERO RÓDENAS, MARÍA JOSÉ. *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones: Concepto y elementos integrantes del accidente de trabajo en la doctrina judicial*, pág. 7, Ed. Bormar, Albacete, 2009.

⁹ Art. 1 de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900.

¹⁰ Art. 2 de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900, establece: <<El patrono es responsable de los accidentes ocurridos á sus operarios con motivo y en el ejercicio de la profesión ó trabajo que realicen, á menos que el accidente sea debido á fuerza mayor, extraña al trabajo en que se produzca el accidente>>.

1.1 Aparición del término accidente “ in itinere ”

La aparición de esta figura viene propiciada, como apunta SÁNCHEZ PÉREZ, J.¹¹: “Por el alcance de la regulación contenida en la *Ley de Accidentes de Trabajo de 1900* con su *fórmula de doble causalidad: la directa «por consecuencia», y la indirecta «con ocasión»*. De esta forma, la referencia a las lesiones sufridas «con ocasión» de la prestación de la actividad laboral hace posible la extensión del concepto a las lesiones sufridas por el trabajador al ir o al volver del trabajo. De haber prosperado el añadido que ofrecía el Anteproyecto de la Ley de 1900, y que refería como lesión la acción súbita y violenta de una fuerza exterior, habría quedado limitado, como en otros países de nuestro entorno, el concepto de accidente de trabajo”.

De este modo, el accidente ocurrido en el trayecto de ida o de regreso al trabajo se recoge por primera vez en la Jurisprudencia Española en 1954.¹² El TS se basa en la relación entre el desplazamiento y la prestación del trabajo, considerándolo como un acto necesario para ello, sin el cual no se hubiera producido el accidente.¹³ A partir, de aquí surge el concepto jurisprudencial de accidente in itinere, como un elemento extensivo del concepto AT.

Posteriormente, en 1963 aparece la Ley de Bases de la Seguridad Social.¹⁴ Y, en esta misma etapa, el Convenio núm. 121 de la OIT¹⁵ en el año 1964 dispone en su art. 7: “*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.*”

A pesar, de la anterior Jurisprudencia y el Convenio de la OIT, hasta el 1966 no fue introducido normativamente a través del art. 84.5a) en el TRLGSS. No sólo se introdujo

¹¹ SÁNCHEZ PÉREZ, JOSÉ. La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013, pág. 1, *Revista de Información Laboral* nº 3, Ed. Lex Nova, Valladolid, 2014.

¹² STS de 1 de julio de 1954 (RJ 1954/1840).

¹³ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, CRISTINA. *El accidente <<in itinere>>*, pág. 11, Ed. Comares, Granada, 1998.

¹⁴ Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social.

¹⁵ Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964, núm.121.

el concepto de accidente in itinere sino que se amplió el concepto de AT a otros supuestos:¹⁶

- a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen.
- b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter Sindical o de gobierno de las Entidades Gestoras; así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos, siempre que concurren las condiciones a que se refiere el apartado a) de este número.
- c) Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.
- d) Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.
- e) Las enfermedades comunes que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo.

Posteriormente, en el Real Decreto Legislativo 1/1994 se incorporó en el art. 115.2.a) sin ninguna modificación y actualmente con la introducción del Real Decreto Legislativo 8/2015, se contiene en el art. 156. 2 a).

Comparando el concepto de AT del año 1900 al actual del TRLGSS, vemos que no se ha alterado significativamente, ya que en las dos definiciones aparecen tres elementos característicos: lesión, trabajador por cuenta ajena y que exista un nexo causal con el trabajo. La única variante es el término operario más acorde con la época gremial, al término trabajador. Además, como menciona ROMERO RÓDENAS, M^a J.¹⁷: “El hecho de que el *concepto legal de accidente de trabajo haya permanecido casi inalterado durante más de un siglo, no significa que estemos en presencia de una reliquia legal, sino que, por el contrario, partiendo de que se trata de una definición abierta, cuya*

¹⁶ Art. 84.5 del Decreto 907/1966, de 21 de abril, aprobado el texto articulado primero de la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social.

¹⁷ ROMERO RÓDENAS, MARÍA JOSÉ.: *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones: Concepto y elementos integrantes del accidente de trabajo en la doctrina judicial*, ob. cit., pág. 8.

eficacia jurídica está sobradamente contrastada, ha permitido que los Tribunales lleven a cabo una interpretación flexible y extensiva del concepto legal de accidente de trabajo, adaptándola a la realidad social de cada momento (art. 3.1 Código Civil) y hasta el punto de que alguna figura de creación jurisprudencial ha sido incorporada posteriormente a los textos legales como constitutiva de accidente de trabajo, como sucede con los accidentes *in itinere*”.

Capítulo II. EL ACCIDENTE DE TRABAJO Y SUS ELEMENTOS CONFIGURADORES

En primer lugar, se deben detallar los elementos básicos del AT, para analizar posteriormente los elementos que delimitan el accidente *in itinere*, al ser una particularidad del mismo. Del mismo modo, CAVAS MARTÍNEZ, F.¹⁸ considera que: “*El accidente laboral in itinere es una modalidad o variante del género accidente de trabajo que ha de reunir, por tanto, los tres requisitos o elementos esenciales de éste: subjetivo (existencia de contrato de trabajo), objetivo (lesión corporal) y causal (relación de causa-efecto, más o menos directa, entre el trabajo y las lesiones sufridas)*”.

El art. 156.1 del TRLGSS¹⁹ define AT como “*toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*”. De esta definición se extraen tres elementos esenciales: lesión, trabajador por cuenta ajena y que exista un nexo-causal con el trabajo.

1. Elemento Subjetivo: Trabajador por cuenta ajena

Cuando el art. 156.1 del TRLGSS hace referencia al trabajo que se ejecute por cuenta ajena, hay que diferenciar entre el trabajo vinculado al régimen general y el de los regímenes especiales de la seguridad social, pues existen regímenes que presentan ciertas características. Si bien, en este apartado no se entrará en el fondo del asunto. Se hará una breve entrada en torno al trabajador relacionado con el régimen general, ya que el trabajo se focaliza en aportar una visión más profunda de los requisitos específicos y no genéricos del accidente *in itinere*.

EL TRLGSS no esclarece que debe entenderse por trabajador por cuenta ajena. Cuestión que ya fue planteada por SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.²⁰

En base a esto, hay que destacar el art. 1 del TRET²¹, el cual entiende por trabajador, “*aquel que preste voluntariamente sus servicios por cuenta ajena, dentro del ámbito de*

¹⁸ CAVAS MARTINEZ, FAUSTINO. *El accidente de trabajo in itinere*, pág. 20, Ed. Tecnos, Madrid, 1994.

¹⁹ 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.

²⁰ SÁNCHEZ-RODAS, NAVARRO CRISTINA.: *El accidente <<in itinere>>*, ob. cit., pág. 22.: << Habremos de cuestionarnos si, realmente, el concepto de trabajador por cuenta ajena empleado por el TRLGSS coincide con la definición extraída del TRET o si, por el contrario, está dotado de un significado más amplio>>.

organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario”. Por tanto, si nos remitimos al TRET²², para tener tal condición se deben reunir las cuatro notas de laboralidad que caracterizan todo vínculo de trabajo: remuneración, voluntariedad, dependencia y ajenidad.

En el caso, de un Administrador de una sociedad titular de menos del cincuenta por ciento del capital social, los Tribunales²³ consideran que ostenta la condición de trabajador por cuenta ajena, tal y como aparece en el TRLGSS.²⁴ Pronunciamiento distinto si el Administrador cuenta con más del 50% de las participaciones.²⁵ Por tanto, de acuerdo con la STSJ de 22 de octubre de 2015 (AS\2015\1985)²⁶ FJ nº2: “*La inclusión o exclusión del ámbito laboral no puede establecerse en atención al contenido de la actividad, sino que debe realizarse a partir de la naturaleza del vínculo y de la posición de la persona que las desarrolla en la organización de la sociedad, de forma que si aquél consiste en una relación orgánica por integración del agente en el órgano de administración social cuyas facultades son las que se actúan directamente o mediante delegación interna, dicha relación no será laboral*”.

Del mismo modo, la Doctrina de Aranzadi ²⁷ añade “una cuestión habitual en los pleitos sobre accidente de trabajo ha sido la calificación de la relación de trabajo y la identificación de las notas propias del contrato de trabajo, para descartar la calificación de accidente de trabajo cuando el trabajo no se ajusta a esas características”.

²¹ Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

²²ROMERO RÓDENAS, MARÍA JOSÉ.: *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones: Concepto y elementos integrantes del accidente de trabajo en la doctrina judicial*, ob. cit., pág. 17.

²³ STSJ de Navarra de 23 septiembre de 1997 (AS\1997\3272) en su FJ nº2 establece: <<se concluye que cuando la participación en el capital de la empresa no es decisiva y mayoritaria, participación accionarial inferior al 50%, está correctamente encuadrado en el régimen general de la Seguridad Social, como trabajador por cuenta ajena, aunque se trate de administrador único>>.

²⁴ El art. 136.2c) TRLGSS establece: <<Como asimilados a trabajadores por cuenta ajena, los consejeros y administradores de las sociedades de capital, siempre que no posean su control en los términos previstos por el artículo 305.2.b), cuando el desempeño de su cargo conlleve la realización de las funciones de dirección y gerencia de la sociedad, siendo retribuidos por ello o por su condición de trabajadores por cuenta de la misma>>.

²⁵ STS de 2 de julio de 2001 (RJ 2001\6478): no procede calificar como accidente de trabajo el supuesto, por no concurrir el concepto de trabajador por cuenta ajena que aporta el ET, ya que el sujeto es Administrador de la sociedad, siendo accionista mayoritario al ostentar más del 50% de participaciones. Considerando el Tribunal que al ser partícipe mayoritario de la sociedad tiene naturaleza mercantil y no laboral.

²⁶ STSJ de Galicia de 22 de octubre de 2015 (AS\2015\1985): Socio que dispone de un 33% del capital social de la empresa, no existe relación laboral porque ostenta el cargo de administrador o consejero y la STSJ de Cataluña de 26 de mayo de 2014 (AS\2014\1954): socio y administrador único de la empresa con facultades de dirección y actuación, inexistencia de relación laboral durante ese período.

²⁷ Doc Aranzadi 2003\206 Acción protectora: Accidentes de trabajo: delimitación legal. 1.1 Trabajo por cuenta ajena, pág. 2.

2. Elemento objetivo: Lesión Corporal

El art. 156.1 del TRLGSS hace referencia a una lesión corporal y de la simple lectura del precepto nos viene a la cabeza una lesión física, cómo puede ser, la producida por un golpe, una caída, etc. Pero este término abarca otro tipo de lesiones, como son las enfermedades surgidas de modo inesperado durante el trabajo y, aquellas otras enfermedades que, sin tener la condición de profesionales, deriven o sean consecuencia del trabajo.²⁸

La STSJ Madrid de 11 de octubre de 2004²⁹ en su FJ nº2 define como lesión corporal: “*Un daño, físico o psíquico, sufrido por el cuerpo del accidentado. Por eso, pese a que el término lesión sugiere la idea de traumatismo, acción o irrupción súbita y violenta de un agente exterior [...] también es accidente la lesión sicosomática y la enfermedad producida por el deterioro lento y progresivo.* Otra interpretación está basada en un concepto en declive y superado que asimila el accidente con traumatismo o confunde el de lesión sin tener en cuenta que gramaticalmente se estima como lesión el daño corporal procedente de herida, golpe, o enfermedad y más ampliamente cualquier daño o perjuicio, comprendiéndose igualmente dentro de ese concepto de lesión no sólo el daño físico ocasionado en los tejidos sino también el trauma que produce impresiones duraderas en lo psíquico, tal como afirma reiterada doctrina de la Sala de lo Social del TS”.

3. Nexo Causal

El tercer elemento característico del AT es que exista una relación entre el trabajo y la lesión. Esta relación de causalidad puede ser, por un lado, por consecuencia del trabajo, cuando la lesión se produce de modo directo e inmediato con el trabajo. Y por el otro, con ocasión del trabajo, cuando dicha lesión se produce de modo indirecto o

²⁸ ROMERO RÓDENAS, MARÍA JOSÉ.: *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones: Concepto y elementos integrantes del accidente de trabajo en la doctrina judicial*, ob. cit., pág. 10.

²⁹ STSJ de Madrid de 11 de octubre de 2004 (AS\2004\3368): En este supuesto el trabajador se desplazó de Madrid a Yecla e iba conduciendo una furgoneta de la empresa, efectuó una parada al sentir un fuerte dolor en el codo derecho. La sala entiende que se trata de un accidente en misión, existiendo una presunción iuris tantum de laboralidad y calificando el accidente como laboral.

mediato, es decir, que sin la prestación del trabajo la lesión no se hubiera producido o no tendría la gravedad que presenta.³⁰

Se debe probar que existe una relación directa entre la lesión padecida y el trabajo habitual por cuenta ajena. Si no es así, se considerará por contingencias comunes. En este punto, cabe destacar la STSJ Galicia de 14 de septiembre de 2015 (JUR\2015\232920)³¹ en su FJ nº 3 establece: “La relación causal como conexión entre trabajo y lesión opera con criterio amplio y flexible, no restrictivo, en función de los principios que presiden este ordenamiento jurídico (TS 14-4-88, RJ 2963), al comprender tanto aquellos supuestos en que el trabajo es causa única o concurrente de la lesión, como aquellos otros en que actúa como condición, sin cuyo concurso no se hubiera producido dicho efecto o éste no hubiera adquirido una determinada gravedad (TS 30-9-86, RJ 5219 y TS 27-2-08, Rec 2716/06). En todo caso siempre se exige la existencia de alguna relación causal directa o indirecta con el trabajo, pues la conexión con la ejecución del trabajo es indispensable siempre en algún grado sin necesidad de que se concrete su significación (TS 4-11-88, R.1 8529)”.

Hay que añadir qué cuando se dan enfermedades mentales que afectan al trabajador, como por ejemplo: estrés, burnout, mobbing, etc. es más complejo determinar el nexo entre la lesión y el trabajo.

4. Presunción de laboralidad

El art. 156. 3 del TRLGSS³² establece una presunción “iuris tantum”, sobre aquellas lesiones ocasionadas en tiempo y lugar de trabajo, es decir, se refiere al accidente de trabajo común y no al accidente in itinere. Aspecto éste que se trata en un capítulo posterior.

Esta presunción de acuerdo con CABEZA PEREIRO, J. y FERNÁNDEZ PROL, F.³³: “alcanza no sólo a los accidentes en sentido estricto o lesiones producidas por la acción súbita o violenta de un agente externo, *sino también a las enfermedades o*

³⁰ Doc Aranzadi 2003\206 Acción protectora: Accidentes de trabajo: delimitación legal. 1.1. Trabajo por cuenta ajena, pág.3.

³¹ STSJ de Galicia de 14 de septiembre de 2015 (JUR\2015\232920): Trabajador con dolor lumbar. No existe una relación directa entre la lumbalgia y el trabajo.

³² Art. 156.3TRLGSS.: <<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>>.

³³ CABEZA PEREIRO, JAIME. y FERNÁNDEZ PROL, FRANCISCA.: *Presunción de laboralidad de los accidentes acaecidos en el lugar y tiempo de trabajo*, pág. 175, Ed. Bomarzo, Albacete, 2009.

alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo causadas por agentes patológicos o externos”.

No se destruye la presunción de laboralidad, cuando existen antecedentes previos de una lesión cardíaca de procedencia común. Se deben probar datos suficientes que excluyan su ámbito laboral. Como se puede ver en la STS de 26 de abril de 2016 (JUR\2016\118102)³⁴. En este suceso, el trabajador sufre una angina de pecho y en su historial constan cuadros agudos de una patología cardíaca, estos se produjeron en tiempo y lugar de trabajo, que desencadenaron procesos de incapacidad temporal. La Sala entiende que no se ha probado prueba alguna que desvirtúe la conexión con el trabajo.

³⁴ STS de 26 de abril de 2016 (JUR\2016\118102): cabe destacar su FJ nº 2: << d).- El hecho de que la lesión tenga etiología común no excluye que el trabajo pueda ser factor desencadenante, por ser «de conocimiento común que el esfuerzo de trabajo es con frecuencia un factor desencadenante o coadyuvante en la producción del infarto de miocardio» [STS 27/12/95 -rcud 1213/95 -]; aparte de que «no es descartable una influencia de los factores laborales en la formación del desencadenamiento de una crisis cardíaca», ya que «las lesiones cardíacas no son por sí mismas extrañas a las relaciones causales de carácter laboral» [STS 14/07/97 -rcud 892/96 -] (SSTS 27/02/08 -rcud 2716/06 -; y 20/10/09 -rcud 1810/08 -) >>.

Capítulo III. EL ACCIDENTE IN ITINERE Y SUS ELEMENTOS ESPECÍFICOS

La ampliación del concepto AT se puede observar en el art. 156.2a) del TRLGSS³⁵ cuando define que tendrán la consideración de accidente de trabajo “los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.”

SÁNCHEZ PÉREZ, J.³⁶ afirma que: “A estos efectos, el desbordamiento de la noción clásica del concepto de accidente de trabajo alcanza un grado tan pronunciado que, *por parte de un sector de la doctrina, se plantea* la interrogante acerca de *si estamos realmente ante un fenómeno de la misma naturaleza que el accidente de trabajo o bien ante algo radicalmente distinto*”.

Para identificar un accidente propio del art. 156. 2a) del TRLGSS, la Jurisprudencia³⁷ ha venido estableciendo la simultánea concurrencia de las siguientes circunstancias:

- a) Elemento teleológico: que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo.
- b) Elemento geográfico: que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o a la inversa.
- c) Elemento cronológico: que el accidente se produzca dentro del tiempo razonable, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.
- d) Elemento mecánico: que el trayecto se realice con un medio normal e idóneo de transporte.

En estos cuatro elementos hay que tener presente, que estamos ante una sociedad cambiante, que va evolucionando y se debe adaptar a nuevas formas y estilos de vida.

³⁵ 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.

³⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, JOSÉ.: El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial, pág. 1, *Revista Doctrinal Aranzadi Social* n°11, Ed. Aranzadi, SA, Cizur Menor, 2013.

³⁷ STSJ de 22 de marzo de 2016 (JUR\2016\91233) y STS de 14 de febrero de 2011(RJ\2011\2736).

Estos cambios hacen que aparezcan dudas en torno a cada uno de los factores que se analizan a continuación, tal y como apunta del mismo modo HIERRO HIERRO, FJ.³⁸

En muchos casos, no se puede valorar cada requisito de forma separada, sino que se deben analizar algunos de ellos de forma conjunta, al estar conectados entre sí.

1. Elemento Teleológico

Respecto a la ambigüedad que conlleva el precepto del TRLGSS, nos encontramos con una abundante y reiterada Doctrina Jurisprudencial, que ha priorizado el elemento teleológico respecto a otros, como factor clave para determinar cuándo un accidente es *in itinere*.

Según CAVAS MARTÍNEZ, F.³⁹ este requisito presenta dos variantes: “Por un lado *un aspecto positivo*, derivado de la finalidad específica y exclusivamente laboral del desplazamiento, y por otro lado, *un aspecto negativo* en la inexistencia de interrupciones o alteraciones en el *iter laboris* por motivos o conveniencias personales extrañas al trabajo”.

Este aspecto negativo, se profundiza más adelante cuando se habla del elemento cronológico.

El TS⁴⁰ establece que el accidente *in itinere* se construye a partir de dos conceptos: “el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador y de la conexión entre ellos a través del trayecto.” Por tanto, habrá que analizar el punto de partida o de regreso, que debe ser el lugar de trabajo o el domicilio y de la conexión entre ambos a través del recorrido.

³⁸HIERRO HIERRO, FRANCISCO JAVIER.: Accidente de trabajo *in itinere* y medio de transporte utilizado. *Revista Española de Derecho del Trabajo* nº 173, 2015, pág. 2: <<Si bien es una constante en esta doctrina jurisprudencial el carácter extensible y generoso de la interpretación de la norma para con ello encontrar un adecuado encaje a los momentos en los que ha de ser aplicable, los avances de la sociedad hacen que de una manera continua se planteen nuevos interrogantes sobre la delimitación y configuración de cada una de estas exigencias>>.

³⁹CAVAS MARTÍNEZ, FAUSTINO.: *El accidente de trabajo in itinere*, ob. cit., pág. 26.

⁴⁰ STS 26 de diciembre de 2013 (RJ 2014\371) y STS de 19 de enero de 2005 (RJ\2005\2534): Desestimación accidente de trabajo <<*in itinere*>>, por no cumplir con los requisitos exigidos, desplazamiento que no guarda relación directa con el trabajo, ausencia de los elementos teleológico y geográfico «cuando el trayecto recorrido conduce, o proviene de localidad distinta de la que constituye el domicilio habitual del trabajador, porque se rompe el necesario nexo causal y la relación con el trabajo desempeñado». Allí el actor no tenía su residencia legal, ni su domicilio real y principal, ni tan siquiera el secundario de uso habitual; no es posible pues hablar de domicilio del trabajador.

De esta forma, los Tribunales no consideran accidente in itinere el desplazamiento para realizar una gestión de interés privado, como puede ser, ir a recoger a un familiar⁴¹ o hacer la declaración de la renta⁴². Tampoco, cuando no queda acreditado que el trabajador tras recibir el alta médica se dirigiera al centro de trabajo para entregar dicho parte⁴³, ya que en estos casos la finalidad principal y directa del trayecto no es laboral sino que obedece a razones personales.

El trayecto no tiene por qué ser del domicilio al lugar de trabajo⁴⁴, puede ser por ejemplo, que el accidente suceda cuando se intentaba coger el autobús desde el centro de trabajo hacia un centro de salud, para efectuar un reconocimiento médico ofrecido por la empresa.⁴⁵

El lugar de trabajo que establece el TRET⁴⁶ en el caso del accidente in itinere, no se limita al centro de trabajo sino que se presenta de una forma más amplia.

1.1 Domicilio

En cuanto a la determinación de lo que debe entenderse por domicilio, la Jurisprudencia ha sido cambiante. Para entender mejor su evolución, se hace mención a

⁴¹ STSJ de Castilla y León (Burgos) de 30 de Julio de 2007 (AS\2007\3248) FJ nº2: <<En este supuesto, se rompe el elemento teleológico, pues la finalidad principal y directa del viaje no estaba determinada por el trabajo, sino por un motivo meramente particular, aun cuando el trabajo fijara el punto de regreso. Siendo la finalidad del viaje, exclusivamente el recoger a un familiar, es decir, un interés privado, en nada relacionado con su actividad laboral>>.

⁴² Auto del TS de 16 de noviembre de 2007 (JUR\2008\29124) FJ nº1: <<no concurren los exigidos requisitos cuando la finalidad principal y directa del viaje en el que se produjo el accidente es una gestión privada (en aquel caso relacionada con su declaración de la renta) [...] Pues se debió a un motivo de interés particular que rompió el nexo causal con esa ida o vuelta>>.

⁴³ STS de 25 de mayo de 2015 (RJ\2015\3131): No queda probado la conexión entre el trabajo y el accidente. La empresa estaba cerrada, si bien habían vigilantes en la portería. La sala entiende que el trabajador podía entregar el parte de alta médica cualquier otro día u por otros medios como correo.

⁴⁴ STSJ de Castilla-La Mancha de 21 de septiembre de 2015 (JUR\2015\232978), en el FJ nº2 establece: <<Son abundantes los pronunciamientos judiciales apreciando accidente laboral in itinere aunque el punto de origen o destino sea un lugar distinto del domicilio habitual del empleado>>. Y STSJ de País Vasco de 15 de septiembre de 2015 (JUR\2015\265259): accidente in itinere ocurrido cuando la trabajadora desde el centro de asistencia médica se dirigía a coger el autobús para incorporarse a su puesto de trabajo.

⁴⁵ STSJ de Madrid de 4 de marzo de 2016 (JUR\2016\96737) en su FJ único nº menciona: <<por un lado, en cuanto que la trabajadora se incorporaba a su puesto de trabajo desde el centro de asistencia, y ello determina que concurren los requisitos propios del accidente in itinere [...] Estos requisitos serían: conexión entre el acceso al puesto de trabajo, medio idóneo y trayecto ubicación admisible; y, desde otra perspectiva, porque la actividad se desarrolla dentro de la jornada de trabajo y en una manifestación del trabajo, como es una gestión de la cobertura establecida en el propio contrato de trabajo, la asistencia sanitaria, enmarcada dentro de la protección que atribuye el mismo contrato de trabajo de ella>>.

⁴⁶ Art. 1.5 del TRET: << A efectos de esta ley se considera centro de trabajo la unidad productiva con organización específica , que sea dada de alta , como tal , ante la autoridad laboral >>.

BALLESTER PASTOR, M^a A.⁴⁷, que distingue dos fases: “*Una primera fase* (hasta mediados de la década de los 90), la jurisprudencia española interpretó que el domicilio del trabajador no era necesariamente el legal y ni siquiera el habitual sino, más genéricamente, *aquel del que procediera o al que se dirigiera con relación al trabajo, siempre que existiera un nexo causal entre ambos*. [...] De esta primera jurisprudencia podía concluirse en que no era realmente trascendente el concepto de domicilio, sino más generalmente el de punto de partida/destino con vinculación directa y exclusiva con el trabajo. [...] Se constata, que aparecen finalidades mixtas (desplazamientos a lugares de vacaciones aprovechando la salida del trabajo) *se aplica una interpretación extensiva* que admite la catalogación de *in itinere*. [...] A esta fase corresponden multitud de pronunciamientos en los que se analiza la duración y localización de los desvíos a fin de identificar si se trata de comportamientos normales.

En una segunda fase (a mediados de la década de los 90) el Tribunal Supremo se pronunció abiertamente acerca de la necesidad de que *el punto de referencia inicio/destino con relación al domicilio cumpliera el criterio de normalidad*. A partir de entonces *se inicia una tendencia interpretativa*, el Tribunal Supremo deja de admitir los domicilios ocasionales (residencia familiar diferente a la personal o domicilio de compañero/a”.

Se observa en sus inicios, que la Jurisprudencia adoptó un criterio más amplio y flexible incluyendo como lugar de inicio y fin del trayecto, no solo el domicilio legal, sino otros lugares, como pueden ser los de mera estancia (ocasionales)⁴⁸ o residencia de verano o lugar donde pasaba los fines de semana⁴⁹, pero teniendo en cuenta la

⁴⁷ BALLESTER PASTOR, MARÍA AMPARO.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas: El elemento objetivo del accidente in itinere: el trayecto y la relación de causalidad*, pág. 37 a 40, Ed. Bomarzo, Albacete, 2007.

⁴⁸ STS de 29 septiembre 1997 (RJ\1997\6851): Detalla el concepto de domicilio. Pero, en esta sentencia en cuestión interesa matizar el párrafo que hace referencia a la sentencia de 5 de noviembre de 1976, la cual señala: <<No se trata sólo del domicilio legal, sino del real y hasta del habitual y, en general, del punto normal de llegada y partida del trabajo. Se precisa además que «lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo», por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador en tanto no se rompa el nexo necesario con el trabajo. De esta forma, teniendo en cuenta la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales, la noción de domicilio se amplía para incluir lugares de residencia o, incluso, de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador>>.

⁴⁹ STS de 16 de octubre de 1984 (RJ\1984\5284): Menciona el concepto de domicilio y los requisitos generales del accidente de trabajo in itinere: <<cuando procedente de su domicilio de verano sito en la Romana, se dirigía en coche al centro de trabajo ..., se ajusta debidamente a la norma y a la doctrina legal que la ha venido interpretando al declarar que ese evento debe ser tenido como un accidente de trabajo, puesto que el lugar del que partió para acudir a su trabajo era su domicilio real y habitual durante la

interrelación que debe existir entre domicilio y trabajo. Y a posteriori, se limita el término de accidente *in itinere*, así el Supremo⁵⁰ afirma: “Admitir como domicilio habitual del trabajador el de cualquiera de sus ascendientes -u otros próximos familiares- cuya residencia, además, se encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo, *desorbitaría el riesgo profesional concertado y asumido por la entidad gestora sobre las lesiones sobrevenidas al trabajador con ocasión o motivo del trabajo*”.

De este modo, se rechaza la calificación de accidente “*in itinere*” por falta del elemento teleológico, entendiendo que no cumple el criterio de normalidad por no ser la residencia principal, sino la de su familiar.

Por otro lado, interpretaciones más recientes como es la sentencia analizada a continuación aportan una visión más actual.

1.1.1 STS de 26 de diciembre de 2013⁵¹

Este litigio es interesante, porque el Supremo amplía el concepto de accidente *in itinere* a otros supuestos, qué por razones laborales hace que los trabajadores tengan que cambiar de domicilio durante el tiempo de trabajo.

En este caso, el trabajador se desplazó un domingo con su vehículo propio desde su domicilio de Puente Almuhey (León), donde residía los fines de semana, hasta el domicilio de Almazán (Soria) donde vivía durante la semana a raíz de su trabajo, ya que el lunes a las 8 de la mañana empezaba su jornada laboral. Entre dichas localidades existe aproximadamente una distancia de 350 kilómetros. A las 21.15 del domingo sufrió un accidente de tráfico, cuando se dirigía a su domicilio de Almazán.

La sentencia recurrida entendió que no se trataba de un accidente “*in itinere*”, porque no concurría el elemento teleológico necesario para la calificación, al predominar en el desplazamiento un interés familiar.

De esta forma, hay que destacar la conclusión que llega la sala en su FJ 5 menciona:

temporada de verano sin que pueda tenerse por ocasional e imprevisto puesto que diariamente volvía a él después de su jornada laboral y partía desde él para iniciarla.>>

⁵⁰ STS de 17 de diciembre de 1997 (RJ\1997\9484): En este supuesto, el desplazamiento se produce desde el centro de trabajo al domicilio de un familiar, y el tribunal entiende que no concurre el elemento teleológico ya que la causa del desplazamiento no era laboral, sino de visita y estancia con los familiares.

⁵¹ STS de 26 de diciembre de 2013 (RJ\2014\371).

“En primer lugar, porque el domicilio del que se parte se define en los hechos probados de la sentencia de instancia como el domicilio del trabajador – *su domicilio- frente al lugar de residencia por razones laborales (“donde vivía durante los días laborables de la semana”,* según dice el hecho probado segundo), *lo que permite concluir que es aquél el domicilio propiamente dicho como “sede jurídica de la persona” del art. 40 del Código Civil (LEG 1889, 27) , sede en la que, junto al hecho material de residencia -que persiste, aunque, por razones de trabajo, ésta se traslade temporalmente a otro lugar- aparece el elemento intencional (el animus manendi) de querer continuar residiendo en ese lugar, elemento intencional que se expresa objetivamente mediante una conducta significativa: la vuelta periódica al mismo cuando las obligaciones de trabajo lo permiten. En segundo lugar, porque la interpretación de las normas debe adaptarse a la realidad social, como impone el art. 3 del Código Civil (LEG 1889, 27) , y ésta a la vista de la evolución de las nuevas formas de organización del trabajo y de la propia distribución de este en el hogar familiar está imponiendo unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos en el lugar del trabajo, ajustes que no siempre pueden traducirse en un cambio de domicilio y que tienen en muchos casos carácter temporal por la propia naturaleza del contrato o del desplazamiento. Todo ello determina que, si se quiere respetar la voluntad del legislador en los tiempos presentes, habrá que reconocer que en supuestos como el presente a efectos del punto de partida o retorno del lugar de trabajo puede jugar, según las circunstancias del caso, tanto el domicilio del trabajador en sentido estricto, como la residencia habitual a efectos de trabajo”.*

En resumen, el TS ha utilizado el criterio de la realidad social para cambiar su propia línea jurisprudencial en materia de AT, ya que los tiempos cambian y las circunstancias que se dan no son las mismas. Se puede decir que actualmente se está aplicando una interpretación más amplia a la ya aportada en una primera fase, pudiendo abarcar diferentes lugares entendidos cómo domicilio a efectos de considerar un accidente “in itinere”. Adaptándose a la situación del momento, eso hace que en determinados casos se deba distinguir entre dos clases de domicilio⁵²: el familiar que se acude con frecuencia los fines de semana, del domicilio que se reside por motivos de trabajo.

⁵² SÁNCHEZ PEREZ, JOSÉ.: *La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 201*, ob. cit., pág. 7.

En mi opinión, esta sentencia plantea dudas ya que algunos de los elementos específicos del accidente in itinere en este supuesto son cuestionables. Por un lado, el elemento teleológico no queda claro ya que se podría discutir si la finalidad principal del viaje se debía a motivos laborales, porque el accidente ocurre en el desplazamiento previo para luego ir al trabajo, no se produce por tanto al ir a trabajar. Además, el trayecto se produce el día anterior, así que también se podría cuestionar si se da el elemento cronológico.

2. Elemento topográfico o geográfico

Este elemento requiere que el accidente suceda en el trayecto al ir o regresar del lugar de trabajo. Este itinerario que va desde el domicilio del trabajador al centro de trabajo debe ser adecuado.⁵³

Así, el TS⁵⁴ añade: “Cuando la *conducta del trabajador en su desplazamiento para ir o volver al trabajo responde* a lo que pudiéramos llamar *patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes*, lo que se denomina todavía en el Derecho Civil para calificar el grado de diligencia de una persona, actuación del buen padre de familia, *debe afirmarse que no hay ruptura del nexo causal*.”.

Con lo cual, un trayecto en condiciones inusuales rompería todo vínculo con el trabajo. El desplazamiento se debe realizar en la forma y con los medios frecuentes.⁵⁵

Existen diversidad de casos y circunstancias que pueden suceder, una de ellas es cuando se altera el recorrido, desviándose así de la ruta diaria y el accidente transcurre en otra zona que no es la habitual, entonces surge la duda. Esta alteración puede ser por

⁵³ ARÁNTZAZU VICENTE, PALACIO.: El cambio de doctrina del tribunal supremo en relación al accidente in itinere. La primacía del elemento teleológico sobre el temporal y el geográfico, pág. 142, *Revista derecho de la seguridad social* nº1, Ed. Laborum, Murcia, 2014.

⁵⁴ STS 24 de febrero de 2014 (RJ\2014\2771) y STS de 21 de mayo de 1984 (RJ\1984\3054).

⁵⁵ STSJ de Castilla y León, Valladolid de 1 de octubre de 2015 (JUR 2015\241311): Inexistencia de accidente in itinere, ya que a la salida del trabajo circulaba en bici por un trayecto no habitual a su domicilio legalmente establecido. Y la STSJ de Cataluña de 5 febrero de 2001 (AS\2001\1015): Desestimación accidente “in itinere” por falta del criterio habitualidad en el modo de desplazamiento y de idoneidad en la forma. Así lo afirma el Tribunal en su FJ nº2: <<El trayecto y la forma de hacerlo no es la idónea, el elemento cronológico de conexión tampoco se cumple, pues habían transcurrido cinco horas, en las que el trabajador con su decisión rompe la conexión precisa, por lo que la vuelta al domicilio aun siendo la finalidad última queda bastante aplazada, por decisión del trabajador, desvirtuando en el concepto de ir y volver del trabajo con un sentido de inmediatez entre el trabajo y el trayecto, sin interferencias, y desde luego sin rechazar los medios que hubieran dando una continuidad al trayecto de regreso. Por ello, la falta de un criterio de habitual en el modo de desplazamiento, y de idoneidad en la forma>>.

diversos motivos, los cuales pueden estar justificados. En estos supuestos, el trabajador debe acreditar que existe un nexo causal, él es quien debe aportar la carga de la prueba, debiendo justificar esa desviación, tal y como consta en la STSJ.⁵⁶

Por otro lado, en el elemento topográfico se ha de tener presente el domicilio, debido a que es el punto donde empieza el recorrido de ida o vuelta al trabajo. Por tanto, una vez nombrado anteriormente en el requisito teleológico, las distintas posturas de los Tribunales entorno los tipos de domicilio que se pueden dar, hay que examinar qué se entiende por domicilio y que espacio lo delimita.

Una definición de domicilio es la que aporta la Doctrina de Aranzadi⁵⁷, como él: "Espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, constitucionalmente protegido, del que no forman parte los elementos comunes que es preciso atravesar para ir al trabajo o "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), lo que comúnmente se conoce como "vivienda" (lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas)".

Asimismo, la RAE⁵⁸ lo define como: "morada fija y permanente; lugar en que legalmente se considera establecido alguien para el cumplimiento de sus obligaciones y el ejercicio de sus derechos; casa en que alguien habita o se hospeda, y domicilio social". Por consiguiente, si el accidente transcurre dentro de este espacio cerrado catalogado como domicilio, ya sea antes o después de ir a trabajar no será un accidente por contingencias profesionales sino comunes.⁵⁹

⁵⁶ STSJ de Galicia de 5 de marzo de 2012 (JUR\2012\108820): No procede calificar el accidente como "in itinere" porque se produce una desviación en la ruta habitual y no se ha justificado que exista una relación con el trabajo. De este modo la sentencia menciona en su FJ nº2: <<Lo que implica que la carga de la prueba de la existencia del nexo causal entre el accidente y el desplazamiento para ir o volver del trabajo ha de ser acreditado por el trabajador, y en el supuesto que se examina, existe una desviación del itinerario habitual que ha sido la causa del accidente[...]Pero en todo caso se exige la existencia de circunstancia concurrente que dentro de estos patrones normales de conducta justifique la desviación del itinerario habitual, lo que no sucede en el supuesto de autos, en que el actor antes de incorporarse a trabajar estuvo resolviendo sus cuestiones personales que derivaron en la modificación del itinerario habitual, y que de no haberlo hecho no se hubiera producido>>.

⁵⁷Doc Aranzadi 2003/206 Acción protectora: accidentes de trabajo: delimitación legal, pág. 2.

⁵⁸ Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. Consultado en:

<http://dle.rae.es/?id=E6cyAL3>

⁵⁹ STS de 29 de noviembre de 1988 (RJ\1988\8908): No se considera accidente <<in itinere>> el fallecimiento por infarto de miocardio ocurrido en el domicilio del trabajador. Así, el FJ nº2 establece: <<el referido precepto se refiere a la calificación como accidente de trabajo del sufrido por el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, y no hay en el relato fáctico de la sentencia nada que permita apreciar

Según las características del domicilio puede haber dificultad para delimitar cuando se está en el espacio que forma parte del mismo.⁶⁰ Así, el problema reside cuando la vivienda está en un bloque de pisos y el suceso se produce en las escaleras del inmueble. El TS⁶¹ en estos casos, interpreta este espacio como un lugar de libre acceso para los vecinos, susceptible de ser visto y controlado por otras personas ajenas, es por este motivo que no se está en el espacio, cerrado, exclusivo y excluyente constitucionalmente protegido, sino que ya se ha empezado el trayecto habitual para ir al trabajo. Al no interpretarlo como domicilio, el accidente se califica como “in itinere”.

Del mismo modo, la STSJ de Cantabria 2016 (JUR\2016\47270)⁶² entiende que “*el riesgo comienza y termina en la puerta de la casa o en la del piso*”. En cambio, si semejante caso sucede en una vivienda unifamiliar se considera accidente común, al situarse las escaleras en un lugar que forma parte del domicilio.⁶³

En definitiva, el trayecto se debe cumplir teniendo en cuenta los criterios de habitualidad y normalidad. En caso contrario, se debe justificar de modo alguno el nexo

que el fallecimiento por infarto de miocardio del marido de la hoy recurrente se produjera en el camino de ida o vuelta al trabajo, sino elementos para entender todo lo contrario, pues el evento ocurrió en su domicilio a las 15,45 horas, no, desde luego, precisamente, en el camino, y no hay elementos de juicio objetivos que permitan afirmar que acababa de llegar del sitio donde trabajaba>>.

⁶⁰ STSJ de Andalucía, Granada de 16 de julio de 2015 (JUR\2015\221636): accidente in itinere, cuando después de regresar del trabajo el trabajador se disponía a entrar en la puerta de acceso al patio que hay que cruzar para acceder a la vivienda. Se considera in itinere por suceder en las zonas comunes que no forman parte del domicilio.

⁶¹ STS de 26 de febrero de 2008 (RJ\2008\3033) establece en su FJ nº2: << cuando el trabajador descende las escaleras del inmueble en el que se ubica su vivienda ya no está en el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, constitucionalmente protegido, sino que ya ha iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo, transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia. Como en este caso no hay duda alguna de que el accidentado realizaba el trayecto con la finalidad de ir al trabajo, no cabe sino concluir que se produjo el accidente “in itinere” al que se refiere el art.115.2 a) de la LGSS, lo cual conduce a la desestimación del recurso>>.

⁶² STSJ de Cantabria de 9 de febrero de 2016 (JUR\2016\47270): Trabajadora que sufre una torcedura de tobillo en el garaje comunitario de su domicilio al dirigirse a su coche para desplazarse al trabajo. Se considera accidente in itinere ya que el espacio en el que ocurre es público.

⁶³ STSJ de Galicia de 29 abril de 2008 (AS 2008\1270): <<Finalmente, en cuanto al requisito topográfico, tal como establece la jurisprudencia, para que el accidente pueda calificarse de laboral “in itinere”, debe ocurrir en el camino de ida y vuelta al trabajo, exigiéndose que se haya comenzado la ejecución del hecho de ir y volver, sin que sea bastante por estar excluido de los claros términos de la formulación legal un hecho antecedente o preparatorio. Y en este concreto caso, teniendo en cuenta que el trabajador tiene su domicilio en una vivienda unifamiliar, y que el percance que sufre en su rodilla izquierda tiene lugar en las escaleras de su propio domicilio, -existen dudas si son escaleras interiores o exteriores-, pero lo que sí está acreditado es que el trabajador no había accedido a la vía pública, sino que el lugar en el que se produce el esguince de rodilla, forma parte de su domicilio, es un lugar constitucionalmente protegido frente a terceras personas, sin que se trate de una zona común y de libre acceso para otros residentes de las fincas o parcelas próximas, y esta es la razón fundamental para estimar que el accidente sufrido no puede tener la consideración de accidente laboral “in itinere”, admitir lo contrario supondría ampliar tanto el concepto de dicho accidente que cualquier percance que sufriese el trabajador dentro de su vivienda o dentro del recinto de su propiedad, se podría calificar como tal>>.

causal y el Juez decidirá, si es motivo o no. Por otra parte, el desplazamiento empieza a partir de la salida del domicilio o antes de su entrada. Y la delimitación espacial del domicilio se determina según el tipo de inmueble que se trate. Si es un piso, se considera como zona común el ascensor, garaje, escaleras, exteriores (piscina y jardín), etc. Por el contrario, si se trata de una vivienda individual o unifamiliar, estas zonas serán privadas y formaran parte del domicilio.

2.1 STS 14 DE FEBRERO DE 2011⁶⁴

En esta sección, hay que destacar esta sentencia ya que el suceso ocurre en la finca del accidentado.

El trabajador en fecha 13 de enero de 2005, sobre las 2 horas del mediodía, cogió la motocicleta para dirigirse de nuevo al trabajo y antes de salir de la finca de su casa para incorporarse a la carretera general, resbaló y se cayó dentro de su propiedad (no consta que este vallada o protegida por algún cierre), sufriendo una lesión que le ocasionó una situación de IT. En este supuesto, se discute la procedencia del accidente, ya que el accidente tuvo lugar en la finca propiedad del trabajador. La Sala entiende que concurren los requisitos para calificar el accidente como in itinere, así se refleja en el FJ nº4: “A los efectos que aquí interesan, *debemos entender por domicilio 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) [...] Y en el caso que es objeto de nuestra atención, *es evidente que concurren todos los elementos requeridos por la jurisprudencia* porque cuando tuvo lugar el accidente, por una parte, el trabajador ya había dejado atrás ese espacio personal y privado que, al margen del título jurídico, constituía su verdadero domicilio y, por otra, también había comenzado el trayecto que normalmente le conducía al centro de trabajo, haciendo uso del medio de transporte (la motocicleta: elemento de idoneidad del medio) que habitualmente utilizaba a esa hora para reanudar la prestación de servicios”.

Este supuesto, presenta peculiaridades que cabe destacar, ya que el Tribunal entiende que la caída en la finca del trabajador, no sucede en el espacio cerrado denominado

⁶⁴ STS de 14 de febrero de 2011 (RJ\2011\2736).

domicilio, aunque ese lugar no conste que esté cerrado de alguna forma, es cuestionable que se considere como espacio público debido a que es titularidad del trabajador.

Si comparamos esta sentencia con una más reciente, como puede ser la del STSJ de 17 de marzo de 2016⁶⁵, sobre un accidente que ocurre en el porche de una vivienda que disponía de finca y jardín. El Tribunal entiende que el trabajador no había abandonado su propiedad, y que cómo no llegó a poner el coche en marcha, no llegó a iniciar el recorrido hacia el trabajo. Por tanto, excluye su calificación como accidente laboral. En ambos supuestos, se pueden ver diversas semejanzas y distinto pronunciamiento por parte de un Tribunal y otro. En los dos litigios, los trabajadores se dirigían al lugar de trabajo, si bien en el primer caso el accidentado ya estaba montado en la motocicleta, y en el segundo se dirigía a coger el coche. Además, el espacio donde transcurre el suceso forma parte de la propiedad de los susodichos.

3. Elemento cronológico

El requisito cronológico se refiere según la STSJ de 2 de junio de 2011 (JUR\2011\257075)⁶⁶: “que el accidente tenga lugar en un momento o tiempo razonablemente próximo a las horas de entrada o salida al trabajo, sin que sea suficiente la mera demora o retraso para desvirtuar el cumplimiento de tal requisito.”

Asimismo, como indica SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.⁶⁷: “Se habrá de tomar en consideración la jornada realmente desarrollada el día del siniestro. Por ello, no se reputará accidente <<in itinere>> el sufrido por un trabajador que no efectuó el día del desgraciado evento trabajo alguno al haber suprimido la empresa el turno correspondiente”.

Esta flexibilización que supone poder catalogar un accidente como “in itinere” aun cuando, existan circunstancias que interfieran en el trayecto, supondría desvirtuar este tipo de accidentes, por eso la Jurisprudencia impone unos límites a todo lo que no sea el trayecto frecuente, o implique una detención excesiva o desviación entre el domicilio y el lugar de trabajo.

⁶⁵ STSJ de Galicia (A Coruña) de 17 de marzo de 2016 (JUR\2016\87096).

⁶⁶ STSJ de Galicia de 2 de junio de 2011 (JUR\2011\257075).

⁶⁷ SÁNCHEZ RODAS NAVARRO, CRISTINA.: *El accidente << in itinere >>*, ob. cit., pág. 60.

A diferencia del AT que ocurre en tiempo y lugar de trabajo, el accidente “in itinere” tiene lugar fuera de la jornada, pudiendo afectar elementos negativos⁶⁸ que dificultan considerar el accidente como profesional.

Hay que añadir, la STSJ de 17 de octubre de 2008 (JUR 2009\106621)⁶⁹, la cual menciona: “El requisito cronológico: El accidente debe ocurrir en un tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del trabajo. Se trata ahora de *un requisito que debe relativizarse ante cada caso concreto*, haciendo depender su concurrencia de una evaluación razonable de la distancia a recorrer, el medio de locomoción utilizado y las circunstancias conexas.”

De este modo, a continuación se expondrán diversos supuestos, ya que no existe unanimidad, sino que es el Juez en cada litigio en particular, el que considera si se ajusta a un accidente del artículo TRGLSS, o por el contrario es por contingencias comunes.

3.1 Interrupciones y paradas durante el recorrido

Como se ha visto, el recorrido debe producirse dentro del tiempo prudencial. Este tiempo no se ve alterado si la desviación o alteración temporal es normal, pero si esta interrupción obedece a motivos particulares que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo, entonces no estamos hablando de un accidente “in itinere” sino ordinario. Así, se refleja en la STS de 10 de diciembre de 2009 (RJ\2010\2108)⁷⁰, en la que menciona: “Para esta Sala tanto en el caso de quien acudía a realizar una gestión de tipo tributario, como en el de quien lo hacía a una consulta médica, estábamos ante una diligencia de carácter privado, sin relación alguna con el trabajo y, por ello, negábamos que cupiera la calificación de accidente laboral in itinere pretendida”. En dicha sentencia se niega su calificación aun cuando se cuente con autorización empresarial para efectuar la gestión privada.

⁶⁸ CAVAS MARTINEZ, FAUSTINO.: *El accidente de trabajo in itinere*, ob. cit., pág. 26: <<Un aspecto negativo en la inexistencia de interrupciones o alteraciones en el iter laboris por motivos o conveniencias personales extrañas al trabajo>>.

⁶⁹ STSJ de Asturias de 17 de octubre de 2008 (JUR 2009\106621) y STSJ de Madrid de 30 de junio de 2004 (AS\2004\3283).

⁷⁰ STS de 10 de Diciembre de 2009 (RJ\2010\2108): El accidente de tráfico tiene lugar cuando el trabajador se estaba desplazando entre el trabajo y su domicilio, como etapa intermedia para acudir a la consulta médica. No se considera accidente “in itinere”, porque no cumple con los requisitos exigidos por tratarse de una gestión personal ajena al trabajo.

En cambio, se ha considerado que una parada en un bar durante 10-15 minutos con un compañero después de salir del trabajo no rompe el nexo causal, por ser una desviación mínima.⁷¹ También, cuando existe una interrupción de 30 minutos durante el recorrido del trabajo a la vivienda.⁷² Cuando se realiza una parada para dejar a su hija al colegio.⁷³ O para echar gasolina al vehículo.⁷⁴

Igualmente, de acuerdo con la Doctrina de Aranzadi⁷⁵: “La parada de poco más de 1 hora para comer con su padre, en el domicilio de éste, ni la visita al hijo hospitalizado en centro que le cogía de paso. Ni la interrupción de 2 horas, con desviación del trayecto habitual, para ir a un taller a reparar el coche propio”.

En cuanto al tiempo que es necesario para recorrer la distancia entre el lugar de trabajo al domicilio, la interpretación cambia según sea el medio de transporte utilizado. Así, se aprecia que no se rompe el nexo entre trabajo y el accidente cuando el medio utilizado es un vehículo motor de velocidad muy limitada.⁷⁶ Por el contrario, una

⁷¹ STSJ de Cataluña de 20 de enero de 2005 (AS\2005\490): Supuesto de accidente de tráfico al salir de un bar después de efectuar una parada durante el trayecto del lugar de trabajo al domicilio. De este modo, dicha sentencia menciona en su FJ nº2: <<Se está, según relata la sentencia, ante una mínima desviación del recorrido habitual y lógico en el desplazamiento desde el centro de trabajo al domicilio del trabajador dirigido a acercarse a un compañero del trabajo a casa y ante una interrupción motivada por la petición de este compañero de trabajo para que «pasaran un momento a tomar una cerveza en el bar "el Torcal" de Gélida...y estuvieron unos 10/15 minutos y continuaron camino despidiéndose en ese momento» Para supuestos similares sometidos a nuestra consideración hemos podido indicar que «la causalidad no se rompe cuando la conducta del trabajador en su desplazamiento responde a patrones usuales de convivencia o comportamiento común de las gente»>>.

⁷² STSJ de Castilla y León, Valladolid de 13 de septiembre de 2007 (AS\2007\3458) en su FJ nº3 establece: <<Invirtiendo unos 30 minutos en el trayecto desde el trabajo al lugar del accidente, próximo a su domicilio, se trataría en todo caso de una mínima desviación o rodeo que entra dentro de lo razonable y justificado, por lo que el nexo trabajo-lesión no ha quedado roto, razón por la que, estamos ante un accidente de trayecto "in itinere" que tiene la consideración legal (art. 115.2.a) de accidente de trabajo>>.

⁷³ STSJ de Comunidad Valenciana de 19 de Julio de 2005 (AS\2005\3072) FJ nº3: <<Como indica la sentencia a quo se trata de un mínimo rodeo que no altera el cumplimiento de los requisitos teleológicos, cronológico, topográfico y modal, pues el acto de parar el vehículo un momento para que un hijo baje al colegio que está en la misma calle por la que se ha sacado dicho vehículo y todo ello a pocos metros del acceso a la calle por la que se circula en dirección al trabajo, entra dentro de lo razonable y justificado, por lo que el nexo trabajo-lesión no ha quedado roto>>.

⁷⁴ STSJ de Galicia de 14 de julio de 2015 (JUR 2015\197377) FJ nº2: << la actora se dirigía en moto de su casa al centro de trabajo y se desvió a la gasolinera más próxima para echar gasolina, sin que ello suponga ruptura nexo causal entre el trabajo y el accidente.>>

⁷⁵ Doc Aranzadi 2003\206. Acción protectora: Accidentes de trabajo: delimitación legal, pág. 13.

⁷⁶ STSJ de Galicia (A Coruña) de 28 de Mayo de 2010 (JUR\2010\322683) FJ nº3: <<El elemento cronológico, debemos de concluir, atendiendo al tiempo aproximado de intervalo existente entre el momento de recogida de la motocicleta y el momento de producción del accidente, y atendiendo al tiempo necesario para recorrer la distancia existente entre ambos puntos espaciales utilizando un vehículo motor de velocidad muy limitada como es la motocicleta, que no se rompió el nexo causal entre el trabajo y el accidente de tráfico acaecido, sin que posibles circunstancias de escasa significación -como el repostaje de gasolina, encontrarse con unos amigos para hacer el recorrido de vuelta a casa, o un descanso antes de encender la motocicleta- que hubieran podido demorar brevemente el viaje de vuelta hacia el domicilio puedan romper ese nexo causal >>.

interrupción de 45 minutos para recorrer 1 kilómetro en coche, no se aprecia una directa conexión entre la salida del trabajo y el accidente.⁷⁷

A la vista está, que un simple descanso o parada no desvirtúa este tipo de accidentes. Sin embargo, no se considerará si la ausencia es muy larga.

4. Elemento mecánico

Este medio describe el elemento de transporte utilizado para realizar el recorrido al ir o volver del trabajo hasta el domicilio. Se relaciona con el requisito topográfico analizado anteriormente, debido a que en el trayecto se tiene en cuenta tanto la forma como el medio empleado.

De acuerdo con SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C.⁷⁸: “se hace referencia a la necesidad de que el medio de transporte utilizado por el trabajador sea racional y adecuado para salvar la distancia entre el domicilio y el centro de trabajo. O, en palabras de la sentencia del TCT de 4.7.1977 (RJ.3889), que se trate de medios de locomoción <<normales>>.”

Ahora bien, ¿Y que debe entenderse por idóneo o adecuado? Para responder a esta cuestión, primero hay que hacer mención a CAVAS MARTÍNEZ, F. el cual afirma que: “La normalidad del medio de transporte vendrá determinada en abstracto, atendiendo a los usos y costumbres sociales, pero la adecuación hay que examinarla en concreto, atendiendo a las circunstancias del sujeto y a las condiciones del desplazamiento”.⁷⁹

Si el medio de transporte viene fijado mediante contrato y es el trabajador a su libre disposición y sin comunicación expresa a la empresa, quién decide optar por otro medio, el TS⁸⁰ considera que no se puede apreciar que concurra el factor mecánico, debido a que se incumplió lo pactado y por tanto, se rompe el nexo causal.

⁷⁷ STSJ de Cataluña de 9 de Mayo de 2001 (AS\2001\2582) FJ nº4: <<Lo cierto es que existe un lapso temporal de 45 minutos, y que el trayecto recorrido fue de escasamente un kilómetro, siendo tal dato indiciario de que en efecto no hubo una directa conexión entre la salida del trabajo y el accidente, pues se invirtieron tres cuartos de hora en recorrer un kilómetro. Ello conduce a concluir que en el caso de autos se produjo la ruptura del nexo causal entre el trabajo y el accidente y que, en consecuencia, no pueda reputarse el mismo como de trabajo>>.

⁷⁸ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, CRISTINA.: *El accidente <<in itinere>>*, ob. cit., pág. 66.

⁷⁹ CAVAS MARTÍNEZ, FAUSTINO.: *El accidente de trabajo in itinere*, ob. cit., pág. 39.

⁸⁰ STS de 24 de enero de 1980 (RJ 1980/620): La sentencia señala que: <<si así consta en el contrato el medio de transporte fijado, y, por consiguiente es necesario admitir, que si esas normas se han infringido por el trabajador, por un acto enteramente libre de él y por tanto meramente personal, es innegable que

4.1 STSJ DE CATALUÑA DE 12 DE JUNIO DE 2014⁸¹

Es interesante, profundizar en esta sentencia, ya que abre la posibilidad a otros medios de transporte más acordes en esta época. Hoy en día ya sea por causas económicas o saludables la gente opta por desplazarse al trabajo a través de otras formas en comparación con años atrás.

La cuestión, se centra en determinar si el medio de transporte utilizado por el trabajador, un monopatín, es idóneo o no para el recorrido entre el centro de trabajo y el domicilio habitual. La sala lo considera adecuado, así lo refleja en su FJ nº 2: "Ciertamente los hábitos sociales están cambiando, y también los valores que sustentan nuestra convivencia. Así está tomando valor entre determinados grupos sociales, que aun siendo minoritarios son significativamente importantes, *el uso de elementos de transporte no contaminantes, como la bicicleta u otros elementos de transporte que podríamos definir como novedosos en tal uso, entre los cuales claramente incluimos los patines y el monopatín*; y tal novedad es socialmente aceptada sin rechazo alguno, en la medida en que su uso no suponga molestias o riesgo para los demás viandantes. En tal sentido no vemos ningún obstáculo para considerar idóneos los elementos descritos de cara al desplazamiento entre el centro de trabajo y el domicilio habitual. [...] Pues bien en el presente caso 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".

En dicha supuesto, se puede ver como el medio utilizado para ir a trabajar ya no es el típico, el coche u otro medio de locomoción o hasta ir a pie. Sino que se habla de un patinete, un litigio que hasta ahora no se había dado. Esto hace que los Tribunales tengan que establecer nuevos pronunciamientos acerca de nuevas formas de transporte, ya que hoy en día se pueden utilizar otros medios, como ir en bicicleta. Si bien, se tendrá que tener en cuenta otros elementos específicos, porque estos medios no son tan

ello presupone la ruptura del nexo causal [...], es decir, efectuó el desplazamiento en medio distinto de aquél que venía obligada a utilizar además en forma aislada y no en grupo como estaba pactado, por lo que es manifiesta la falta de relación de causalidad, lo que supone la ausencia de uno de los requisitos básicos para calificar el accidente en cuestión como laboral>>.

⁸¹STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014 (AS\2014\1862).

rápidos como puede ser un vehículo con motor, esto hará que se tenga que adoptar una postura más flexible entorno el elemento cronológico.

Capítulo IV. PRESUNCIÓN DE NO LABORALIDAD

El art. 156. 3 del TRLGSS no hace alusión al accidente ocurrido en la ida o vuelta del trabajo, sino que esta presunción se limita a los que suceden dentro de la esfera de trabajo. De este modo, el accidente *in itinere* transcurre al margen de la jornada laboral. Se puede deducir que del literal del artículo no podría encajar.

La STS de 18 de julio de 2013 (RJ\2013\6099) en Unificación de Doctrina, establece en su FJ único: ⁸²

“1) la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el artículo 115.3 del vigente texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social de 1994 (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.

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.”

Por tanto, esta presunción *iuris tantum*, es decir, admite prueba en contrario, sólo puede darse en los casos de accidente de trabajo ordinario. Se excluye el accidente “*in itinere*” porque se establece a partir de una relación de causalidad con el trabajo, pero no se relaciona con la lesión sufrida. Y, la carga de la prueba corresponde al trabajador o a sus causahabientes acreditar que se cumplen los requisitos exigidos.⁸³

⁸² STS de 18 de Junio de 2013 (RJ\2013\6099): Unificación de Doctrina. La presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el art. 115.3 del TRLGSS de 1994, 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.

⁸³ GRIS GONZÁLEZ, JUAN CARLOS.: El accidente ‘*in itinere*’ y el Tribunal Supremo, pág. 3, *Revista Española de Derecho del Trabajo* num.165, Ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

Así, como pone de manifiesto la STS de 30 de mayo de 2000 (RJ\2000\5891)⁸⁴: “lo que produce es una inversión en la postura de las partes y no puede ampliarse, mezclando, estas dos presunciones que son claramente diferenciadas por el legislador”.

1. Enfermedad y relación de causalidad

El TRLGSS diferencia entre diversas clases de enfermedad:

- Enfermedad de trabajo:
 - Enfermedad no incluida en el art. 157 que contraiga el trabajador por la realización del trabajo, siempre que se pruebe que existe un vínculo laboral. (art. 156.2 e)).
 - Enfermedad padecida con anterioridad por el trabajador, que se agrave como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente. (art. 156.2 f)).
 - Enfermedad intercurrente, que constituya 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. (art. 156.2 g)).
- Enfermedad profesional: la 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 (art. 157)
- Enfermedad común: no tiene carácter de enfermedad de trabajo. (art. 158).

El art. 157 del TRLGSS describe una lista cerrada que enumera las enfermedades profesionales. Así, que en principio cualquier patología que contraiga un sujeto y no esté en dicha lista se considerará como enfermedad común. Sin embargo, a través del art. 156.2 e) del TRLGSS se incluyen enfermedades que no aparecen en el cuadro legal como profesionales, pero que se pueden considerar si se prueba que están causadas por el trabajo.

⁸⁴ STS de 30 de mayo de 2000 (RJ\2000\5891) FJ n°1: <<La presunción del legislador en el accidente “in itinere” se establece para la relación de causalidad con el trabajo, pero no en relación a la lesión o trauma que no es discutido. pues la presunción lo es “iuris tantum” es decir, admite prueba en contrario, mientras que el accidente “in itinere” se produce automáticamente esa calificación “tendrán la consideración” dice el legislador, siempre claro está que concurren los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación, lo que produce una inversión en la postura de las partes pues en éste el trabajador o sus causahabientes han de demostrar que concurren esos requisitos, mientras que en el ocurrido en el tiempo y lugar de trabajo es el patrono o las entidades subrogadas quienes han de justificar que esa lesión no se produjo por el trabajo>>.

Como se ha dicho, no existe presunción de laboralidad en los términos del art. 156.3 TRLGSS, pues ésta sólo procede respecto de las enfermedades de carácter laboral que aparecen en el tiempo y lugar de trabajo y no de las que aunque tengan esa naturaleza aparecen en el recorrido de ida al trabajo o vuelta del mismo.

El accidente in itinere se ha limitado a los accidentes en sentido estricto pero no con relación a los procesos morbosos de distinta etiología y manifestación.⁸⁵

Ahora bien, cuando se acredita que la enfermedad o dolencia que se manifiesta en estas circunstancias tiene relación con el trabajo, una relación causa-efecto, se puede otorgar la calificación de accidente in itinere. Por tanto, la presunción en el accidente in itinere se establece para la relación de causalidad, a diferencia del accidente ocurrido en el centro de trabajo. Esta presunción se presenta de forma mediata o remota, es decir, el siniestro no hubiera ocurrido si el trabajador no tuviera una obligación contractual de acudir al trabajo, se considera como un acto necesario. No es el ejercicio de la profesión el motivo directo de la lesión, sino algún otro factor o agente externo que incurre en el desplazamiento hasta o desde el lugar de trabajo.⁸⁶ Ese factor externo, puede ser, por ejemplo: la alta temperatura dentro de un vehículo.⁸⁷

Existen diversos tipos de enfermedad, eso provoca como indica BALLESTER PASTOR, M^a A.⁸⁸: “a diferenciar situaciones y atender a la causa de las lesiones, entrando en una dinámica de difícil resolución cuando se produce el fallecimiento del trabajador”.

⁸⁵ Doc Aranzadi 2003\206 Acción protectora: Accidentes de trabajo: delimitación legal, pág. 15.

⁸⁶ LÓPEZ GANDÍA, JUAN y TOSCANI GIMÉNEZ, DANIEL.: *Las enfermedades del trabajo. Comentario al art. 115 de la LGSS*, pág. 77, Ed. Bomarzo, Albacete, 2009.

⁸⁷ STSJ de País Vasco de 19 enero de 2016 (JUR\2016\65226): En este supuesto, la trabajadora se dirigía conduciendo su vehículo hacia el lugar de trabajo, cuando sufrió un síncope vasovagal (desmayo) que le provocó una cervicalgia y dorsalgia. Se considera accidente in itinere, en base a su FJ nº 3: << No podemos entender que el accidente se hubiera debido a la manifestación de una enfermedad o dolencia previa surgida en el trayecto de ida al trabajo, es decir, que estemos ante una dolencia o proceso morboso que hizo su aparición en ese momento, sino ante un agente externo (alta temperatura) generador del síncope y provocador de una lesión corporal (cervicalgia y dorsalgia) cuando se dirigía al trabajo. Estamos ante una lesión corporal sufrida por consecuencia del trabajo puesto que ni el síncope vasovagal ni las consiguientes lesiones que sirven de diagnóstico al proceso de IT cuya contingencia se discute hubieran tenido su aparición si la Sra. G. no hubiera acudido a su trabajo>>.

⁸⁸ BALLESTER PASTOR, MARÍA AMPARO.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas: El elemento objetivo del accidente in itinere: el trayecto y la relación de causalidad*, ob. cit., pág. 52.

1.1 Infarto de miocardio

En este apartado, quiero hacer mención a las enfermedades cardiovasculares, ya que el infarto de miocardio es una de las enfermedades que más se dan y plantea cierta problemática su calificación y, aún más cuando sucede en el trayecto de ida o vuelta al trabajo.

Un infarto consiste en la destrucción de una parte de un tejido debido a la detención repentina de la irrigación sanguínea. En el infarto de miocardio es el músculo cardíaco (el miocardio) el afectado por la oclusión de alguna de las arterias coronarias. Acostumbra a deberse a un coágulo sanguíneo que obstruye una arteria ya deteriorada por la arteriosclerosis.⁸⁹

TOSCANI GIMÉNEZ, D.⁹⁰, menciona: “En un primer momento, la jurisprudencia estimaba que el infarto de miocardio era en todo caso una enfermedad de etiología común y, por lo tanto, no se sufría como consecuencia del desempeño del trabajo, sino que por mero azar se podía manifestar en éste. No obstante, en los años 70 comienza a plantearse su consideración como accidente de trabajo. Se contesta a la postura inicial argumentando que es posible una vinculación notable con las situaciones de esfuerzo, tensión, responsabilidad y estrés que pueden estar presentes en el ambiente laboral. Aunque no se consideraba que el infarto guardase relación de causa-efecto con el trabajo cuando ya existían en el individuo antecedentes de patologías cardíacas. [...] Sin embargo, cabe recordar que el art.115.2 de la LGSS también otorga la calificación de accidente de trabajo a aquellas enfermedades o defectos padecidos con anterioridad y que se agravan por el desempeño del trabajo. Parece más razonable, por tanto, distinguir dos supuestos. El primero, en el caso de que la persona no padeciera antecedentes o precedentes patológicos, debería probar la causalidad exclusiva del trabajo en el desenlace del infarto. Mientras que de haber un historial patológico, deberá probar que sus tareas han agravado su patología preexistente”.

De acuerdo con REMIGIA PELLICER, D.⁹¹: “La relación de causalidad del infarto con el trabajo devendrá, por la simple identificación de una fuerza lesiva suficiente en el

⁸⁹ Enciclopedia salud: <http://www.encyclopediasalud.com/definiciones/infarto-de-miocardio>

⁹⁰ TOSCANI GIMÉNEZ, DANIEL.: El infarto de miocardio in itinere, ¿accidente de trabajo o no?, pág. 21, *Gestión práctica de riesgos laborales n.º. 47*, Ed. Grupo Especial Directivos, 2008.

⁹¹ REMIGIA PELLICER, DAVID.: *Infarto y Accidente de Trabajo*, pág. 33, Ed. Tirant lo Blanch, 1ª. ed. Valencia, 2002.

trayecto, o por su configuración como fuerza lesiva localizada fuera del trayecto pero vinculada de forma inmediata a la actividad laboral (estrés, tensión, esfuerzo vinculados al trabajo)."

En este sentido, la jurisprudencia y la doctrina han interpretado: Que existe relación con el trabajo, cuando el fallecido, director de una oficina bancaria sufre un infarto, por ostentar un cargo y realizar tareas que conllevan ansiedad. Por otro lado, no se considera cuando el fallecido es agente de terminal de un aeropuerto, porque su profesión no implica tal responsabilidad que pueda provocar una situación emocional que conlleve una dolencia cardíaca.⁹² Ni cuando no queda probado de la existencia de un especial estrés en el desempeño de la actividad laboral del trabajador, ni con carácter habitual, ni en el mismo día donde se produjo el fallecimiento. Ni tampoco cuando las exigencias de la actividad laboral no requieran un especial esfuerzo físico que pudiera haber contribuido a originar la lesión cardíaca o agravar la persistente.⁹³

⁹² STS de 21 septiembre 1996 (RJ 1996\6766) FJ nº2: <<En la sentencia de contraste se trató de un Director de una oficina bancaria, y en ello se basa la misma para afirmar la vinculación de la dolencia cardíaca sufrida por tal señor con el trabajo. Así en esta sentencia se dice «el difunto era director de la oficina de un banco en una capital de provincia, por lo que no cabe negar que su tarea estaba afectada por ese cierto grado de preocupación que conlleva el cargo en sí mismo»; y de ello deduce que «estamos, pues, ante un acaecimiento sobrevenido que tiene en alguna medida una cierta relación con el trabajo, por lo que debe recibir la cobertura que nuestro ordenamiento ha previsto para estas situaciones». Por el contrario, en la presente litis se trataba de un agente de terminal de un aeropuerto; y la sentencia de instancia a la vista de ello razona que «en el supuesto enjuiciado ninguna prueba ha sido presentada de la que se pueda deducir que la afección cardíaca sufrida por el trabajador tuviera una relación causal con la actividad profesional, máxime cuando el desempeño normal del fallecido (agente de terminal) no implica responsabilidad tal que pueda acarrear una situación emocional conducente al infarto». [...] no cabe apreciar tal nexo causal» entre el infarto sufrido por el trabajador y la actividad profesional por él desarrollada>>.

⁹³ STSJ de Castilla y León, Burgos de 20 de julio de 2010 (AS\2010\2220): Infarto de miocardio manifestado in itinere. No existe causalidad. De este modo en su FJ nº2 menciona: <<el trabajador fallecido era "encargado". En este sentido, en buena lógica, no habiéndose descrito la actividad laboral concreta del trabajador, hemos de considerar que no quedaba sometido a un especial estrés en el desempeño de su labor profesional, ni en buena lógica, sometido a esfuerzos físicos moderados o fuertes. [...] depende de que quede acreditada una relación causal con el trabajo, lo que en el presente caso no puede apreciarse porque no hay ningún elemento que permita establecer esa relación. No lo hay en el origen de la afección cardíaca y el trabajo, ni consta que en el trayecto desde su trabajo al domicilio se haya producido acontecimiento alguno que haya podido actuar como factor desencadenante de la crisis que determinó la muerte del trabajador>>.

No se considera accidente in itinere un infarto de miocardio cuando no ha quedado acreditado que el origen de la afección cardiaca se relacione con el trabajo.⁹⁴ A modo de ejemplo, se expone la STS 18 de enero de 2011 (RJ\2011\252)⁹⁵, entre otras. En la cual el trabajador falleció por infarto de miocardio cuando en su vehículo particular, sobre las 6'15 horas, se dirigía al lugar donde tenía aparcado el camión de la empresa con el que iba a realizar un transporte. La sala entiende que existe una falta de constancia del nexo causal entre el trabajo y el fallecimiento.

También se niega la calificación como in itinere por el hecho de que el episodio suceda en las cercanías del centro de trabajo, tras finalizar la jornada laboral o en un momento contiguo al inicio.⁹⁶

En general la mayoría de sentencias deniegan la calificación de profesional cuando el trabajador sufre un infarto de miocardio, aunque como se ha expuesto, el tipo de profesión y la responsabilidad que este asuma, cómo los factores a los que se vea expuesto el trabajador en la prestación de servicios (esfuerzo físico, estrés, etc.) pueden ser indicadores para determinar que el infarto in itinere tiene causa laboral. También se tendrá en cuenta si el sujeto tenía antecedentes relacionados con la dolencia, para determinar si el infarto hubiera sucedido de igual modo.

⁹⁴ STSJ de Madrid de 18 de septiembre de 2015 (JUR\2015\246495): deniega la calificación de accidente in itinere por no acreditar que el infarto de miocardio tuviera como factor desencadenante el trabajo. Y STS de 30 de junio de 2004 (RJ\2004\6941) FJ n°4: “Para estas enfermedades que se manifiestan en el trayecto del domicilio al trabajo la calificación como accidentes de trabajo en atención a lo dispuesto en el artículo 84.1.e) de la Ley General de la Seguridad Social –hoy artículo 115.2.e) de la Ley vigente– depende de que quede acreditada una relación causal con el trabajo, lo que en el presente caso no puede apreciarse porque no hay ningún elemento que permita establecer esa relación. No lo hay en el origen de una afección cardiaca y el trabajo, ni consta que en el camino desde el domicilio al trabajo se haya producido acontecimiento alguno que haya podido actuar como factor desencadenante de la crisis que determinó la muerte del causante.”

⁹⁵ STS de 18 de enero de 2011(RJ\2011\252): inexistencia accidente in itinere.

⁹⁶ Doc Aranzadi 2003\206. Acción protectora: Accidentes de trabajo: delimitación legal, pág. 15.

Capítulo V. EXCLUSIONES E IMPLICACIÓN DE TERCEROS

El art. 156.4 del TRLGSS excluye del concepto de AT, aquellos que surjan por causas mayores y los que sean debidos a dolo o imprudencia temeraria del trabajador.

En este apartado, se entra a valorar el accidente que incurre en dolo o imprudencia temeraria, si bien esta cuestión es particularmente importante en el caso del accidente in itinere, porque puede implicar diversos factores, como puede ser la conducción de un vehículo, y en este sentido, hay multitud de supuestos en los que la Jurisprudencia ha establecido diferentes pronunciamientos.

1. Fuerza mayor

El TRLGSS establece que no se considerará AT aquel debido a fuerza mayor extraña al trabajo, es decir, aquel que no tenga ninguna relación con el trabajo que se ejecutaba al transcurrir el incidente.

Conforme al art. 1.105 del Código Civil⁹⁷, la fuera mayor corresponde “aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o, que, previstos, fueran inevitables”. Si bien, la normativa de Seguridad Social⁹⁸ entiende que no se considera fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos extraños de la naturaleza.

Este tipo de accidentes no se examinan de una forma más amplia, debido a la escasa relevancia jurídica que tienen, al no plantear muchos interrogantes.

2. Imprudencia temeraria o dolo

A parte de los requisitos específicos del accidente in itinere nombrados con anterioridad, se debe tener en cuenta la conducta de la persona trabajadora, si ha cometido alguna imprudencia y de qué tipo, o si la acción llevada a cabo ha sido dolosa. Además, el desplazamiento puede implicar la utilización de un vehículo u otros medios que comporten un riesgo elevado.

⁹⁷ Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

⁹⁸ Art. 156.4 a) del TRLGSS

De acuerdo con la Doctrina de Aranzadi⁹⁹ dolo es: “<<la intención o el propósito deliberado de causar lesiones >>, mientras que la imprudencia entraña descuido o negligencia en el comportamiento.”

EL TRLGSS distingue entre dos tipos de imprudencia:

- Imprudencia temeraria o dolo (art. 156.4 b) TRLGSS)
- Imprudencia profesional (art. 156.5 a) TRLGSS)

La citada Ley no define ni diferencia de forma clara la imprudencia temeraria de la profesional. Sólo establece una escueta aclaración acerca de la imprudencia profesional. Delimitar el alcance de ambas figuras es esencial, pues según qué tipo de imprudencia sea, el accidente será de trabajo o no. Esta falta de delimitación en la normativa de seguridad social conlleva que ambos conceptos deban extraerse a través de la doctrina y jurisprudencia existente.

La imprudencia temeraria aparece como un factor adicional que puede repercutir en la calificación que debe darse a la lesión sufrida por el trabajador. Ya que dependiendo de las circunstancias del caso, puede romper el elemento principal del accidente in itinere: el nexo causal. En cambio, la imprudencia profesional no rompe el vínculo, ya que tiene lugar como consecuencia de la confianza y rutina.¹⁰⁰

Esta diferencia entre estos dos tipos de imprudencia a efectos del accidente in itinere no resulta aplicable. La imprudencia profesional viene determinada por la prestación de servicios y en el trayecto no existe. La cuestión debe entrañar en la conducta que implica imprudencia temeraria y el comportamiento que no lo es, tal y como ya puso de manifiesto en su día BALLESTER PASTOR, M^a A.¹⁰¹ Del mismo modo, CAVAS MARTÍNEZ, F.¹⁰² hace referencia a una STCT de 14 de noviembre de 1982, en la cual afirma: “tratándose de accidentes de trabajo in itinere, no tiene objeto hablar de imprudencia profesional”.

⁹⁹ Doc Aranzadi 2003\206 Acción protectora: Accidentes de trabajo: delimitación legal, pág. 8.

¹⁰⁰ Art. 156.5a) del TRLGSS: <<No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo: La imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira>>.

¹⁰¹ BALLESTER PASTOR, MARIA AMPARO.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas: El elemento objetivo del accidente in itinere: el trayecto y la relación de causalidad*, ob. cit., pág. 77.

¹⁰² CAVAS MARTÍNEZ, FAUSTINO: *El accidente de trabajo in itinere*, ob. cit., pág. 43.

De acuerdo con LASAOSA IRIGOYEN, E.¹⁰³: “Lo que debe entenderse por imprudencia temeraria a estos efectos *no coincide plenamente con el significado de la imprudencia temeraria sancionada en el Derecho penal*. Se trata de conceptos distintos porque *persiguen fines diversos*: a nivel penal se castigan las conductas imprudentes para proteger de ellas a la sociedad, mientras que en el ámbito sociolaboral se trata de determinar si se tiene derecho o no a la protección específica del accidente de trabajo”.

Así, también lo afirma la STS de 13 de marzo de 2008 (RJ\2008\3040)¹⁰⁴ en su FJ n°2: “La configuración de los conceptos de *dolo e imprudencia en el Código Penal* (RCL 1995, 3170 y RCL 1996, 777) -de carácter más rígidos, severo e inflexibles, y que por propia naturaleza rechazan la aplicación de la analogía- *los mismos no son enteramente extrapolables al ámbito configurador del accidente de trabajo en la Ley General de la Seguridad Social*”.

La STS de 10 de mayo de 1988 (RJ 1988/3595)¹⁰⁵ establece: “para que concurra la imprudencia temeraria, es preciso que se observe una conducta que asuma riesgos manifiestos y especialmente graves ajenos a la conducta usual de las gentes.” Esta conducta no se aprecia cuando el trabajador se dirigía a su domicilio a pie, cruzó la vía del tren sin utilizar el paso a nivel y fue atropellado.¹⁰⁶ En sentido contrario, si se aprecia una conducta que entraña riesgo, cuando él trabajador al intentar salir de su vivienda para iniciar el trayecto al trabajo, salió por un balcón de la misma, porque la

103 LASAOSA IRIGOYEN, ELENA. Accidente de trabajo in itinere, cannabis y alcohol, pág. 3, *Revista Doctrinal Aranzadi Social* n° 58, Ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2011.

¹⁰⁴ STS 13 de marzo de 2008 (RJ\2008\3040): accidente de tráfico por exceso de velocidad: imprudencia profesional y no temeraria.

¹⁰⁵ STS de 10 de mayo 1988 (RJ 1988/3595): inexistencia de imprudencia temeraria, el accidentado no vio la señal de stop situada dentro de la ciudad. Añade la sentencia que es un lugar donde múltiples sollicitaciones requieren la atención del conductor y hace más fácil que la señal pase inadvertida.

¹⁰⁶ STSJ de Andalucía, Granada de 20 de febrero de 2001 (AS\2001\2401) FJ n°3: <<No nos permiten imputar el siniestro a imprudencia temeraria de la víctima, pues, aunque es evidente que el fallecido, por circunstancias no suficientemente esclarecidas, cruzó la vía del tren por un lugar no habitual y que era conocedor del paso del mismo, aproximadamente a la hora en que realizó dicho cruce, ello se debió a la confianza del causante que efectuaba a diario la maniobra de atravesar la vía, al ser dicho recorrido el único que le permitía ir y regresar del trabajo, no pudiendo colegirse, en modo alguno, que el día de autos, efectuase el cruce de la vía de forma consciente y voluntaria de que estaba asumiendo un riesgo de excepcional gravedad, sino como decimos, debido únicamente a la confianza que una persona llega a tener, cuando de modo continuo y reiterado efectúa un recorrido, en que en alguna ocasión llega a olvidarse de las normas de precaución y cautela, las cuales suele cumplir a diario>>.

puerta principal estaba bloqueada, y entonces se cayó desde el voladizo.¹⁰⁷ También, se aprecia cuando el trabajador cruzó a pie por una zona no habilitada para ello y por un lugar de elevado tráfico, además presentaba una tasa de alcohol de 1,98 gr/l.¹⁰⁸

Si bien, la duda viene determinada en definir cuándo el comportamiento del trabajador sobrepasa los límites normales, para que su conducta se aprecie como temeraria. Y, más aún cuando el accidente surge en el recorrido. Existen multitud de supuestos con pronunciamientos distintos, sobretodo la mayoría de los litigios son de accidentes de coche.

3. Accidentes de tráfico

La estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del Ministerio de Empleo y Seguridad Social durante el período 2015 (véase en la tabla posterior) muestra el número de accidentes in itinere según la forma en que han sucedido y su gravedad. Se observa una cantidad elevada de accidentes ocasionados por motivos de circulación, de un total de 69.765 accidentes durante el trayecto 42.289 son de tráfico. Así que tienen una gran importancia este tipo de siniestros ya que suponen más de la mitad del total. Eso refleja en el ámbito de la jurisdicción social un número mayoritario de pleitos entorno a la imprudencia temeraria relacionada con motivos viales, como se verá en esta sección.

	IN ITINERE			
	Total	Leves	Graves	Mortales
TOTAL	69.765	68.752	905	108
Contacto con corriente eléctrica, fuego, temperatura, sustancias peligrosas	135	134	1	-
Ahogamiento, quedar sepultado,	18	18	-	-

¹⁰⁷ STSJ de Andalucía, Granada de 24 enero de 2007 (AS\2007\3288) FJ nº2: <<Es temeraria una conducta que asuma riesgos manifiestos innecesarios y especialmente graves ajenos a la conducta usual de las gentes y es claro que la actitud del trabajador de salir de su vivienda por un balcón para descender por su fallada, comporta la omisión de las mínimas normas de prudencia, asumiendo un riesgo manifiesto, como así aconteció, que impone calificar su conducta de temeraria>>.

¹⁰⁸ STSJ de Cataluña de 26 de marzo de 2015 (JUR\2015\156965) FJ nº3: <<Examinando las circunstancias del accidente podemos decir 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. Pero se ha de valorar también que el peatón presentaba una tasa de alcohol en sangre de 1,98 gramos/litro>>.

quedar envuelto				
Choque o golpe contra objeto inmóvil (trabajador en movimiento)	17.066	16.896	169	1
Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión	3.475	3.443	32	-
Contacto con "agente material" cortante, punzante, duro	210	206	3	1
Quedar atrapado, ser aplastado, sufrir una amputación	409	404	5	-
Sobreesfuerzo físico, trauma psíquico, radiaciones, ruido, luz presión	5.387	5.377	10	-
Mordeduras, patadas, etc. (de animales o personas)	261	257	4	-
Infartos, derrames cerebrales y otras causas estrictamente naturales	34	12	10	12
Accidentes de tráfico (1)	42.289	41.534	661	94
Otra forma o contacto no incluido en los anteriores apartados	481	471	10	-

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Autores como SEMPERE NAVARRO, A. y LUJÁN ALCARAZ, J.¹⁰⁹, mencionan que: “Se viene considerando irrelevante para provocar la ruptura del nexo causal la simple infracción de las normas de tráfico, de tal modo que sólo las faltas «de extrema gravedad, no justificada por ningún motivo legítimo» y siempre que «quien en ella incurra tenga la clara conciencia de que aumenta necesariamente el riesgo que afronta» pueden determinar a aquella consecuencia (STS 18 diciembre 1973 [RJ 1973, 5310])”. De esta forma, se aprecia imprudencia temeraria cuando el trabajador conduce un ciclomotor hacia su lugar de trabajo y tiene un accidente circulando en dirección prohibida, en una vía de una única dirección y estando señalizada.¹¹⁰ De otra

¹⁰⁹ SEMPERE NAVARRO, ANTONIO V. y LUJÁN ALCARAZ, JOSÉ.: Accidente de trabajo "in itinere", pág. 2, *Revista Doctrinal Aranzadi Social* nº63, Ed. Aranzadi, SA, Pamplona, 1996.

¹¹⁰ STS de 22 enero 2008 (RJ\2008\2076): inexistencia de imprudencia temeraria, accidente de tráfico por circular en motocicleta por dirección prohibida. Así en su FJ nº4 menciona: <<El operario asumió indudablemente riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas, con conocimiento además de que en aquellos momentos circulaba en sentido contrario a la dirección obligatoria, lo que supone un desprecio del riesgo -para él y para otros usuarios de la vía pública- y la omisión de la diligencia más elemental exigible. En suma, la vulneración de la prohibición conduciendo el ciclomotor de esa forma hasta colisionar con otro vehículo que circulaba de forma absolutamente reglamentaria y que salió de una calle lateral adyacente supone ciertamente la existencia de una conducta calificable como imprudencia temeraria>>.

forma, conducir sin tener el permiso de circulación comporta una infracción pero no excluye su calificación como laboral.¹¹¹

Asimismo, La STSJ de Cataluña de 10 de octubre de 2000 (JUR 2001\8925)¹¹² hace referencia a otras sentencias que entienden como imprudencia simple: “el sufrido al saltarse una señal de stop (STS 10-5-88 [RJ 1988, 3595]); el adelantamiento antirreglamentario (STSJ Andalucía 9-1-95 [RJ 1995, 158]); conducir sin carnet (STSJ Andalucía 3-6-92 [AS 1992, 3183] , STSJ Madrid 8-9-92 y STSJ Castilla-La Mancha 11-7-96 [AS 1996, 2707]); conducir con exceso de velocidad (STS 30-11-73 [AS 1973, 1206] y STSJ Valencia 25-10-94 [AS 1994, 4047]); no respetar señal de ceda el paso (STSJ Cataluña 20-5-93)”.

En cambio, la STS de 18 de septiembre de 2007 (RJ\2007\8446) en Unificación de Doctrina¹¹³ entiende que saltarse un stop y a su vez un semáforo, ambas conductas son imprudencia temeraria. Postura contraria a la aportada en años anteriores. En este supuesto, el trabajador se dirigía desde su domicilio al centro de trabajo conduciendo una motocicleta, al llegar a una rotonda se detuvo ante una señal en rojo del semáforo, pero antes de que se encendiera la luz verde inició la marcha accediendo a vía, y eso provocó que fuera impactado por otro vehículo que circulaba en el cruce. De este modo, la sala en su FJ nº4 afirma: “*El operario actuó con temeridad manifiesta, al no observar ni respetar las normas de tráfico, creando un peligro concreto para la vida e integridad propias y de otras personas, y así sucede cuando en horas de gran circulación no se respetó la señal de un semáforo en rojo o una señal de stop; en esa línea argumental dice la sentencia que el demandante efectuó inicialmente una parada ante el semáforo, lo que revela su conciencia de peligro, pero de seguido violó deliberadamente la norma prohibitiva, con una actuación imprudente y temeraria, pues se advierte el riesgo, se valora y se decide, temerariamente, asumir el peligro evaluado. [...] por tanto, conocía*

¹¹¹ STSJ de Andalucía, Málaga de 23 de junio de 2000 (AS\2000\2421) FJ nº2: <<Sin que el mero hecho de que el actor condujese una motocicleta que no era de su propiedad y que le había sido prestada por un compañero de trabajo, así como que careciese del preceptivo permiso administrativo para conducirla, sea por sí mismo suficiente para considerar que el trabajador accidentado haya incurrido en imprudencia temeraria suficiente para negar la calificación de laboral al accidente «in itinere» sufrido por el mismo, pues para calificar este grado de culpabilidad en la relación causal desencadenante del siniestro, es preciso que se constate el manifiesto desprecio u olvido de la más elemental diligencia en la operación de conducir el vehículo de motor, atribuible al propio operario, lo que aquí no ocurre>>.

¹¹² STSJ de Cataluña de 10 de octubre de 2000 (JUR 2001\8925): accidente de tráfico sufrido al cometer una infracción antirreglamentaria común. No se aprecia imprudencia temeraria, sino simple.

¹¹³ STS de 18 de septiembre de 2007 (RJ\2007\8446): El accidente de tráfico por no respetar el semáforo se considera imprudencia temeraria.

perfectamente el peligro concreto en el que se encontraba y era previsible que, en tales circunstancias, la reanudación de la marcha cuando le estaba prohibida, fácilmente podía desencadenar una colisión con otro vehículo, como así ocurrió. 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”.

Hay que decir, que la LTCSV¹¹⁴, establece que no respetar las señales de tráfico, la señal de stop o la señal de ceda el paso, se considera una infracción grave. Mientras que conducir un vehículo careciendo del permiso de conducir se equipara a una infracción muy grave.

En el ordenamiento laboral según qué circunstancias concurren, los Tribunales entienden que no son suficientes para apreciar que la conducta del trabajador sea imprudencia temeraria, sino que son factores a tener en cuenta, junto con otros que influirán en su calificación.

3.1 Exceso de velocidad

La LTCSV considera infracción muy grave no respetar los límites de velocidad o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida. Asimismo, el Código Penal en su art. 379 considera delito contra la seguridad vial conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.

En el ámbito laboral, el TS¹¹⁵ entiende que no existe imprudencia temeraria, cuando se circula a 90 km/h existiendo una limitación de 40 km/h a la salida de la autopista. Establece que esos 50 km/h más que la velocidad permitida sólo comporta un hecho de exceso de velocidad.

¹¹⁴ Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: Art. 76. Infracciones graves. *Son infracciones graves*, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a: j) *No respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.* l) *No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.* El Art. 77. Infracciones muy graves. *Son infracciones muy graves*, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a: k) *Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente.*

¹¹⁵STS de 13 de Marzo de 2008 (RJ\2008\3040).

De este modo, se puede ver cómo cada ordenamiento tiene una finalidad distinta, lo que para la jurisdicción penal constituye un delito para la jurisdicción social no lo es.

3.2 Tasa de alcoholemia y sustancias

En el accidente de tráfico, a parte del factor velocidad también se dan muchos casos que se relaciona el accidente con la ingesta de alcohol o el consumo de sustancias por parte del accidentado. Y a veces, estos factores se dan juntos, es decir, se produce el accidente debido al consumo de alcohol, sustancias o ambas, más exceso de velocidad e incumplimiento de las señales de tráfico.

Como se verá a continuación, cada caso es particular y puede ser debido por diferentes causas, aunque a priori los Tribunales no excluyen directamente el carácter laboral, cuando en los accidentes de tráfico se superan los índices legales.

Conforme a la normativa de circulación¹¹⁶, la tasa de alcohol en sangre no puede ser superior a 0,50 g/l o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro. En el caso, de conductores que se destinan a transportar mercancías y conductores noveles el límite es inferior, siendo de 0,30 g/l o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

No existe imprudencia temeraria cuando la tasa del alcohol del accidentado de 0,44 gramos no supera el límite legal establecido. Aunque, si supera la tasa como por ejemplo de 1,06 g/l tampoco constituye una conducta imprudente que excluya el accidente de trabajo. En este sentido, se pronuncian la STSJ de 24 de febrero de 2016 (JUR\2016\79216)¹¹⁷, STSJ 23 de junio de 2010 (AS\2011\242)¹¹⁸ y STSJ de 10 abril de 2000 (AS\2000\2161)¹¹⁹.

¹¹⁶Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Estos límites se establecen en el Anexo II.

¹¹⁷ STSJ de Madrid de 24 de febrero de 2016 (JUR\2016\79216): El fallecido sufrió un accidente cuando se dirigía a trabajar. En la autopsia se comprobó que tenía 1,7 gr de etanol en sangre. Consta también que no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. La sala entiende que estos hechos no suponen una imprudencia temeraria, basándose en que: el accidente ocurre cerca de la empresa, que esa dosis de alcohol no comprometía su capacidad de conducción, y que no llevar puesto el cinturón pudo ser debido a la confianza que tenía en el trayecto.

¹¹⁸ STSJ de Aragón de 23 de junio de 2010 (AS\2011\242), en su FJ nº 9 menciona: <<Respecto de la concentración de alcohol en sangre del interfecto, que era de 0,44 gramos por litro [...]El trabajador accidentado no alcanzó el límite legal. [...] A juicio de este Tribunal, se trató de un accidente "in itinere",

De otro modo, el Tribunal¹²⁰ entiende que si los niveles de alcohol son elevadamente altos, como 3,17 g/l existe un comportamiento temerario del sujeto, porque esa concentración de alcohol en el cuerpo afecta a las capacidades visuales y cognitivas de la persona.

La STSJ de Galicia de 22 de junio de 2005 (JUR\2005\191533)¹²¹, afirma: “La mera conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas *no necesariamente tiene que ser demostrativa de una imprudencia temeraria*, pues ello requiere la concurrencia de *elementos adicionales de asunción del riesgo temerario* (exceso de velocidad desconsiderado, conducción en circunstancias especialmente peligrosas etc.)”.

Estos elementos adicionales se pueden ver en la STSJ de País Vasco de 23 de octubre de 2007 (JUR\2008\41018)¹²², en la cual en este accidente no sólo influyó el alto consumo de alcohol (1,66 g/l) y cannabis (7,3 ng/ml) que ostentaba el sujeto, si no que se añade la velocidad excesiva que conducía su motocicleta.

De acuerdo con SAN MARTÍN MAZZUCCONI, C.¹²³, señala que: “Si el estado de intoxicación etílica o por efecto de cualquier otra droga es tal que notoriamente repercute de forma intensa en el nivel de consciencia, equilibrio y reflejos del

puesto que concurrieron los requisitos teleológico, geográfico, cronológico y de idoneidad del medio de transporte>>.

¹¹⁹ STSJ de Cataluña de 10 abril de 2000 (AS\2000\2161) en su FJ nº3 cita: <<La ingestión de bebidas alcohólicas por el causante que conllevó la concentración de 1,06 g/l [...] constituye sin duda una conducta imprudente, pero no implica una imprudencia de gravedad excepcional, contra todo instinto de conservación de la vida y con clara conciencia del peligro, cual es la imprudencia temeraria a los efectos de pérdida de la condición de accidente de trabajo, máxime, si se advierte, que el informe del Instituto Nacional de Toxicología utiliza las expresiones de «suave euforia» e «incremento de la autoconfianza» para describir los efectos del alcohol en sangre en concentraciones superiores a 1,2 g/l en una persona; siendo de destacar, por otra parte, que según la Juzgadora de instancia, dada la hora del accidente, después de comer, la complexión física del causante y la circunstancia de que llovía en el momento del accidente y que éste tuvo lugar en una curva, incluso no puede presumirse que necesariamente el accidente haya sido imputable al conductor fallecido>>.

¹²⁰ STSJ de Madrid de 18 de septiembre de 2006 (AS\2006\3428) en el FJ nº 2: <<La altísima concentración por ingesta de alcohol en sangre detectada en el concreto caso aquí examinado, de 3,17 g/l, es notorio tuvo indefectiblemente que repercutir de forma notable en el nivel de consciencia, equilibrio y reflejos del trabajador, y por ello su contribución causal en el resultado está acreditada, exposición consciente al riesgo que merece calificarse de temeraria, impidiendo por ello la calificación de accidente laboral in itinere>>.

¹²¹ STSJ de Galicia de 22 junio 2005 (JUR\2005\191533): conducir un vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Se estima dolo o imprudencia temeraria del trabajador.

¹²² STSJ de País Vasco de 23 de octubre de 2007 (JUR\2008\41018). En su FJ nº 2 menciona:<<En la conducta del fallecido concurrió imprudencia temeraria, puesto que asumió consciente y voluntariamente riesgos manifiestamente innecesarios y especialmente graves ajenos a la conducta usual de las gentes, actuando en contra de las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal>>.

¹²³ SAN MARTÍN MAZZUCCONI, CAROLINA. La imprudencia del trabajador en el accidente de trabajo: claves jurisprudenciales, pág. 66, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* nº 84, 2011.

trabajador, entonces su contribución causal en el resultado está acreditada y se considera que existe una exposición consciente al riesgo, es decir una conducta temerariamente imprudente del trabajador”.

Aunque, el trabajador en el análisis de positivo en alcohol y otras sustancias, si este factor no es determinante en el accidente, es decir, que el mismo hubiera sucedido de igual forma. No se descarta la laboralidad del siniestro. Así se pronuncia, la STSJ de Cataluña de 18 de julio de 2006 (AS\2007\743)¹²⁴ en su FJ nº 2: “Pues si bien es cierto que el *fallecido conducía su vehículo bajo ciertos efectos del alcohol y las drogas*, resulta ser que *esta circunstancia no guarda relación de causalidad eficiente y eficaz con la producción del accidente, que tiene lugar al intentar esquivar la maniobra de un camión que intentaba cambiarse al carril de la autopista por la que circulaba correctamente el trabajador, que para evitar la colisión con el mismo efectúa una brusca maniobra hacia la izquierda y un posterior giro a la derecha para eludir el impacto contra la valla de protección, lo que provoca que atraviese la calzada y resulte finalmente alcanzado por el citado camión*”.

4. Agresión de un tercero

Otra circunstancia que se pueda dar en el accidente in itinere, es que este sea causado por una tercera persona¹²⁵. Si bien, el TRLGSS¹²⁶ establece que este aspecto no descarta el carácter profesional del accidente.

El TS¹²⁷ considera accidente in itinere, el fallecimiento de un trabajador causado por una tercera persona ajena, en esta caso un asesino en serie que eligió la víctima al azar.

¹²⁴ STSJ de Cataluña de 18 de julio de 2006 (AS\2007\743): Accidente de tráfico in itinere cuando el fallecido esquivaba un camión. No existe imprudencia temeraria aun cuando el fallecido contenía en sangre una concentración de alcohol y cocaína.

¹²⁵ STSJ de Andalucía, Granada de 16 de julio de 2015 (JUR\2015\221636): accidente de trabajo in itinere debido a un atraco por parte de un tercero.

¹²⁶ Art. 156.5 b): <<No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo: 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>>.

¹²⁷ STS de 20 de febrero 2006 (RJ\2006\739): Accidente in itinere, trabajador fallecido a consecuencia de un tiro en la cabeza en el trayecto al domicilio después de finalizar su jornada laboral. El agresor, conocido como el asesino de la baraja, no guardaba relación alguna con la víctima que fue elegida, al parecer, al azar. La sentencia añade en su FJ nº2:<<No existe por tanto una doctrina que, definitiva y unívocamente, sea aplicable a la singularidad del caso que hoy enjuicamos. Como acabamos de exponer la conclusión única que se obtiene es que cuando la agresión que sufre el trabajador por parte de un tercero –sea en el lugar de trabajo o in itinere– obedece a razones personales entre agresor y agredido, cobra fuerza la excepción legal y el resultado lesivo de la agresión no puede calificarse como accidente de trabajo>>.

La Sala fundamenta su decisión en que las dos partes no se conocían, no tenían ninguna relación y, el suceso se produjo en hora próxima a la finalización de la jornada. Además, él fallecido estaba esperando el autobús, medio de transporte normal que utilizaba para ir hasta su domicilio, siguiendo la ruta habitual.

Cuando exista relación entre la víctima y el agresor, es decir, que sean conocidos, familiares o amigos. Se entiende que el accidente es debido a motivos personales entre ambos. Al transcurrir el suceso por causas independientes al trabajo, se rompe el nexo causal. De esta forma, se puede ver la STS de 20 de junio de 2002 (RJ\2002\7490).¹²⁸ Sin embargo, el Auto del TS en fecha 2016 (JUR\2016\104667)¹²⁹ no establece lo mismo. El fallecido y el agresor se conocían, uno era el tutor y el otro el aprendiz. Se dirigían a trasladarse al trabajo en un mismo coche, como de costumbre. El aprendiz estando en el garaje del domicilio del tutor, lo estrangulo causándole la muerte. Este caso, se considera un hecho fortuito, porque el agresor después de efectuar el asesinato, le robo una cadena de oro, que posteriormente vendió. Se determina accidente in itinere por no guardar este hecho ninguna relación con el trabajo.

Cabe destacar que las agresiones no sólo son físicas, sino que también pueden ser verbales. A modo de ejemplo, la STSJ del 2007 (AS\2008\345)¹³⁰ establece que es accidente in itinere una agresión verbal ejercida por dos desconocidos ajenos al trabajo. La agredida se dirigía desde su domicilio hacia el trabajo, cuando dos individuos le empezaron a decir frases soeces. Esto le causo un fuerte impacto emocional que desencadenó en un trastorno por estrés postraumático.

¹²⁸ STS de 20 de junio de 2002 (RJ\2002\7490): Desestimación accidente in itinere por agresión de un tercero por motivos personales, así se señala en el FJ nº 6: <<En el caso que hoy ocupa la atención enjuiciadora de la Sala, meridianamente, se advierte que las motivaciones que determinaron la muerte del trabajador, esposo de la hoy recurrente, fueron totalmente ajenas al trabajo de la víctima con el que no tuvieron la más mínima relación, advirtiéndose, en cambio, que estuvieron originadas por una rencilla personal entre trabajador y agresor en la que, según parece, tuvo algún tipo de protagonismo la parte hoy recurrente>>.

¹²⁹ Auto del TS de 7 de abril de 2016 (JUR\2016\104667).

¹³⁰ STSJ de la Rioja de 11 de septiembre de 2007 (AS\2008\345). En su FJ nº2 menciona :<<la agresión verbal de dos individuos desconocidos, ajenos a su ámbito laboral, pero que se produjo en el trayecto de la trabajadora demandante de su domicilio a su trabajo para iniciar la jornada, causó a ésta un fuerte impacto emocional, sumiéndole en un estado de ansiedad y nerviosismo, por el que le fue expedida baja médica con diagnóstico de "trastorno por estrés postraumático". [...]la excepción final referida del artículo 115.5 de la Ley General de la Seguridad Social deberá interpretarse como excluyente de la calificación de accidente de trabajo cuando la agresión obedezca a motivos determinados ajenos al trabajo y próximos a circunstancias de agresor y agredido, pero no en los casos en los que, por las circunstancias, el suceso deba ser calificado como caso fortuito, como acontece en el presente caso, en que ninguna relación consta entre los agresores y la trabajadora agredida>>.

Por tanto, en principio si entre ambas partes existe algún tipo de vínculo personal se excluye el ámbito laboral del accidente, a menos que se demuestre que este factor no es lo que determina el suceso.

Capítulo VI. OTROS RÉGIMENES DEL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

1. Régimen Especial Trabajadores Autónomos (RETA)

En cuando a los regímenes especiales del sistema de la seguridad social, resulta de interés explicar el de los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

Uno de los requisitos genéricos del accidente in itinere es el elemento subjetivo nombrado en apartados anteriores, que cómo bien se ha dicho repercute en torno al trabajador por cuenta ajena. Ahora bien, en el caso que nos ocupa, esta figura difiere al ser un trabajador por cuenta propia.

La Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo¹³¹ define cómo trabajador por cuenta propia aquél que “realice de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.”

BALLESTER PASTOR, M^a A.¹³², añade que: “La posibilidad o no de cobertura por accidente in itinere con relación a los trabajadores por cuenta propia estaba también sometida a similar dilema doctrinal. Parte de la doctrina interpretó que la conexión directa e inmediata con el trabajo establecida para el accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia impedía, por naturaleza, la propia existencia del accidente in itinere, aunque otra parte de la doctrina defendió la interpretación opuesta, argumentando que la línea de tendencia del sistema de seguridad social era hacia un progresivo acercamiento de los trabajadores por cuenta propia a los trabajadores por cuenta ajena, lo que consiguientemente requeriría que el art. 115 LGSS, en lo posible fuera extendido al accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia. Pero el alcance de esta proyección del concepto de accidente de trabajo extensivo de los trabajadores por cuenta ajena a los trabajadores por cuenta propia se clarificó relativamente cuando apareció el art. 3 del RD 1273/2003 de 10-10”.

¹³¹ Art. 1.1 Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo

¹³² BALLESTER PASTOR, MARIA AMPARO.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas*, ob. cit., pág. 68 y 69.

De este modo, el R.D. 1273/2003 establece las coberturas de contingencias profesionales de este colectivo y en el apartado 3.3 excluye la posibilidad de que el accidente ocurrido en la ida o vuelta del trabajo sea laboral. Se entiende 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, tal y como consta en el apartado 2 del artículo nombrado.

La STSJ de Cantabria de 21 de febrero de 2014 (AS\2014\725)¹³³ en su FJ único menciona: “Con excepción entonces de los autónomos dependientes, los términos para los autónomos en general son entonces más restrictivos que para los trabajadores por cuenta ajena, lo cual determina que algunos supuestos caracterizados como accidente de trabajo para los trabajadores del Régimen General no tengan la misma consideración cuando los sufre un trabajador por cuenta propia (como en el caso del accidente in itinere). La razón de que se instaure un concepto más restrictivo surge de las mayores dificultades que supone el control de la actuación del trabajador autónomo y de investigar los accidentes de este tipo de trabajador, ya que en sus accidentes laborales no interviene la Inspección de Trabajo y existe una mayor posibilidad de fraude. No están sometidos a control laboral u horario de trabajo, volumen o rendimiento de actividad laboral directa”.

1.1 Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente (TRADE)

Hay que tener en cuenta, la incorporación del trabajador autónomo económicamente dependiente (en adelante TRADE) a raíz de la Ley 20/2007, de 11 de julio del Estatuto del trabajo autónomo. Aunque, el TRLGSS establece que el trabajo debe ser por cuenta ajena, diversas modificaciones normativas han permitido, que la cobertura de estos accidentes se extienda a otro tipo de trabajadores, como son los trabajadores por cuenta propia con algunas peculiaridades, ya que no se refiere a cualquier autónomo, sino aquél que ostente la condición de TRADE.

Los TRADE son una figura que se ha instaurado recientemente. Y se refiere a aquellos autónomos que trabajan de forma exclusiva para un cliente, es decir, que

¹³³ STSJ de Cantabria (Santander) de 21 de febrero de 2014 (AS\2014\725).

dependan económicamente de él, se exige al menos que el 75 por ciento de sus ingresos se perciban de dicho cliente.¹³⁴

También, para tener tal condición se deben reunir una serie de requisitos¹³⁵:

- No tener a su cargo trabajadores ni contratar o subcontratar parte o toda del trabajo que realiza, aunque existen algunos supuestos en los que se permite la contratación de un único trabajador.
- Se debe realizar un trabajo diferente al de un trabajador por cuenta ajena del cliente.
- Poseer de infraestructura productiva y material propios.
- Realizar el trabajo con criterios organizativos propios, si bien puede recibir indicaciones técnicas por parte del cliente.
- Recibir una contraprestación económica por el trabajo realizado, pactado con el cliente, y asumir el riesgo y ventura de su actividad.

Para estos casos la cobertura profesional sí que se extiende al accidente in itinere, de acuerdo con el art. 26 de dicha Ley: “A los efectos de esta cobertura, se entenderá por accidente de trabajo toda lesión corporal del trabajador autónomo económicamente dependiente que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, *considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma.* Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate”.

El término accidente de trabajo vinculado al TRADE se aproxima más al del trabajador del régimen general, que al trabajador autónomo ordinario. Un ejemplo de ello, es la consideración del accidente in itinere como accidente de trabajo.

¹³⁴ Art. 11.1 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo: “aquéllos que realizan una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales.”

¹³⁵ Art. 11.2 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.

CONCLUSIONES

Después de haber estudiado el accidente in itinere y valorado el conjunto de los elementos que lo componen, aportaré mi punto de vista sobre aspectos que considero relevantes, otros que creo que deberían mejorarse y un planteamiento acerca de la necesidad de reelaborar este término.

Delimitar la figura del accidente in itinere es complejo, se parte del término AT y se establecen exclusiones y presunciones. Ya por sí, la definición de AT es confusa, se establece su carácter como consecuencia de la lesión sufrida, y un accidente es el suceso que la origina, no la lesión. Además, textualmente se hace referencia a una lesión corporal y en realidad existen de muchos tipos, como son las lesiones mentales. Si bien, el objeto del trabajo se basa en el accidente in itinere, quería realizar una apreciación sobre este término, a partir del cual se extiende el accidente in itinere.

El art. 156.2 a) del TRLGSS aporta una definición muy simple. Estableciendo su carácter, <<cuando el accidente transcurra al ir o volver del lugar de trabajo>>. Estas escasas palabras, provocan una cierta inseguridad jurídica ya que deja al libre arbitrio al juez, para que él determine si se trata de un accidente in itinere o no. Y, eso en muchos casos provoca que litigios semejantes obtengan un dictamen diferente.

Cada elemento que define esta tipología de accidente, despliega una serie de interrogantes. Eso hace que se aumenten el número de pleitos, debido a que el trabajador lo que quiere es que se califique su suceso como laboral. En definitiva, esta incertidumbre provoca mayor litigiosidad y mayores costes para el sistema de la seguridad social. Demandas que de entrada podrían estar infundadas. Además, cuantitativamente los accidentes in itinere son importantes en nuestro sistema. Se dan muchos casos y reducirlos, es decir, si no hubieran tantas demandas ayudaría a agilizar todo el proceso judicial.

Como se ha expuesto, existen discrepancias en los pronunciamientos judiciales. Creo que no se puede establecer un criterio unificador que delimite los cuatros requisitos, porque cada caso es particular. Pero sí que se podría definir más por parte de la jurisprudencia cada elemento y acotar la definición de lo que se entiende por AT.

En mi opinión, los requisitos específicos expuestos en apartados anteriores, se han suavizado hasta tal punto que se ha sobrepasado esta protección. Esta casuística provoca que el AT se extienda de un modo excesivo. Se ha ampliado tanto, que determinados supuestos que expondré más adelante, deberían considerarse como comunes. Por otro lado, esta amplia protección hacia los trabajadores del régimen general hace que exista una gran diferencia con los trabajadores por cuenta propia.

Consideró que el art. 156.2 a) del TRLGSS se debería modificar, definiéndolo más. Una propuesta podría ser la siguiente:

Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: *Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de desarrollo de la actividad hacia el lugar de residencia por motivos familiares o laborales. Este trayecto ha de ser idóneo y empezará desde que se abandone el espacio que forma parte de la propiedad del trabajador hasta las instalaciones del centro de trabajo.*

También se considerará accidente de trabajo:

El trayecto entre el lugar de desarrollo de la actividad y el lugar habitual de comida o descanso, siempre que estén conectados entre sí.

Del precepto actual del TRLGSS, no establece que el accidente deba transcurrir al ir o volver del domicilio, así que deja un amplio abanico de situaciones. El TS estableció la conexión entre el lugar de trabajo y el domicilio, pero por una parte del sector de la Doctrina entiende que lo importante es ir y volver de lugar de trabajo, no hacia donde se dirigía o volvía. En mi opinión, estos accidentes se deben limitar, y un modo es, como se aporta en la propuesta, excluyendo aquellos supuestos que no se den del lugar de desarrollo de la actividad al lugar de residencia, con alguna excepción. Excepción encaminada a aquellos casos, en los que el trabajador por razones laborales realiza turnos o jornada partida y debe dirigirse hacia un lugar de comida o de descanso.

Si bien, el término de domicilio al que se refiere **el elemento teleológico**. La jurisprudencia, como se ha expuesto, es la que ha ido definiendo y delimitando lo que debe entenderse por domicilio. Este término se debería adaptar a los nuevos cambios, no sólo se debe tener en cuenta el domicilio legal sino otros. De este modo, se ofrece una interpretación flexible, adaptada a la realidad. Como se pueden dar diferentes

domicilios, por eso se opta por añadir <<*lugar de residencia por motivos familiares o laborales*>>. La residencia puede ser la habitual o una residencia secundaria, a raíz del trabajo o la familia.

En cuanto al **elemento topográfico o geográfico**, el trayecto debe ser el adecuado y debe conectar los dos puntos descritos anteriormente. En este aspecto, hay que destacar, la STS en fecha de 2011 ha calificado como *in itinere*, el trayecto entre el domicilio legal y el domicilio laboral, para el día siguiente incorporarse a la jornada laboral. Estoy en desacuerdo con el fallo de la Sala, aunque se hable del domicilio laboral y se adapte a las nuevos estilos de vida, el trayecto en este caso es entre ambos domicilios. Y, a mi modo de ver, no sólo afecta a este elemento sino a los demás, ampliando demasiado el término *in itinere* y obviando la definición del TRLGSS << *al ir o volver del lugar de trabajo*>>.

Por otro lado, se incorpora en la propuesta: <<*Este trayecto ha de ser idóneo y empezará desde que se abandone el espacio que forma parte de la propiedad del trabajador hasta las instalaciones del centro de trabajo*>>. De esta forma, se esclarece la duda cuando una vivienda dispone de zonas comunes o el accidente ocurre en la finca del trabajador. Todo suceso que transcurra en el exterior de lo que no es propiedad del trabajador será accidente *in itinere*.

En la propuesta, no se incorpora **el elemento cronológico** dado que el tiempo empleado al ir o volver del lugar de trabajo dependerá del medio de transporte utilizado, y la distancia hacia el lugar de residencia. Establecer un límite máximo sería injusto, ya que excluiría determinados supuestos por el simple hecho de la distancia en el recorrido, o por ejemplo puede ser que el día del accidente hubiere caravana en el trayecto y se tardará más. Por ello, no quiere decir que se deba desorbitar el concepto accidente *in itinere*, sino que se debe mirar cada caso en concreto.

Referente a las interrupciones o paradas en el trayecto, creo que como regla general aquellas efectuadas por más de 1 hora deberían excluir su ámbito laboral. A excepción, de que se pueda justificar de algún modo que se tarde más de ese tiempo en llegar al trabajo o volver. Una cosa es realizar una parada breve para descansar o tomar algo si el trayecto hacia o desde el lugar de estancia o trabajo es largo, pero en trayectos cortos sobrepasar esa hora ya desconecta el vínculo laboral.

El **elemento mecánico**, no presenta tanta dificultad o dudas. Por ello, no se incorpora en la definición planteada.

Este requisito se debe ir adaptando a las nuevas formas de transporte, como se ha visto en la STSJ del 2014 que ha considerado un patinete como medio idóneo, ya que el trabajador puede ir a su trabajo con el medio que considere oportuno, siempre que se den los requisitos específicos.

En cuanto a la exclusión de AT, en el caso de la **imprudencia temeraria** hay que destacar una serie de aspectos.

La mayoría de accidentes in itinere son de tráfico. En estos casos si se da imprudencia temeraria excluye el carácter laboral del siniestro. Existen multitud de sentencias y pronunciamientos diversos, según las características del caso.¹³⁶

Existen supuestos en qué, incumplir las infracciones de tráfico, superar la tasa de alcohol y dar positivo en drogas se consideran una simple imprudencia, pero no temeraria. Es por ello, que a mi modo de ver, se debería restringir y adoptar un criterio más estricto. Se deben tener muy presente este tipo de accidentes y hacer hincapié, porque se dan con mucha frecuencia, como ya se ha visto en los gráficos del trabajo. Todo aquél que sobrepase los límites legales de alcohol, está poniendo en peligro la vida de los demás. Aquél que consuma drogas, no cabe ni decirlo, como tal es un delito, y esa conducta debería calificarse en la jurisdicción social directamente como temeraria, independientemente que concurren otros hechos. Tanto el alcohol como otras sustancias afectan a la capacidad de reflejos y a las facultades de la persona, se ha demostrado que la actitud no es la misma cuando una persona está en ese estado. Por tanto, se debería considerar como imprudencia temeraria todo aquél que incumpla la tasa legal establecida normativamente.

Da igual, si el hecho hubiera ocurrido o no de todas formas, el simple hecho de que el sujeto diera positivo en alcohol o cualquier otra sustancia debería descatalogar el ámbito profesional del siniestro. En el caso contrario, que se diera negativo en la prueba de alcoholemia y drogas, se debería equiparar la imprudencia temeraria sancionada en el ámbito social a las conductas tipificadas como muy grave en la normativa de

¹³⁶ STSJ de Cataluña de 10 de octubre de 2000 (JUR 2001\8925) y STS de 18 de septiembre de 2007 (RJ\2007\8446).

circulación. Por ejemplo, conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente, se regula como muy grave. Con esta conducta el sujeto tiene conocimiento del peligro que puede ocasionar a otros.

En definitiva, considero que el planteamiento expuesto no es excesivo, sino que es objetivo dado como está la situación actual. Realizar una regulación más completa dejará sin protección a determinados supuestos, pero eso hará que no se amplíe tanto el concepto como hasta ahora. Además, los accidentes que no se encuadren dentro de estos límites gozarían de igual modo de una cierta protección por parte del sistema de la seguridad social (contingencias comunes).

Referente, al **trabajador autónomo (RETA)** debería tener incluido el accidente in itinere, si bien, como cualquier otro trabajador, lo que pueda ocurrir al ir o volver del lugar de trabajo es un riesgo al cual está expuesto a diario.

Se deniega esta protección por la falta de control que existe en este campo, es decir, el trabajador por cuenta propia no está sometido a un horario. Pero este aspecto, se podría acreditar si el autónomo cada vez que prestara servicios para un determinado cliente constara en un albarán de trabajo, el día y el horario realizado, así como el lugar donde efectuó los servicios, más la firma de ambos. De esta forma, se podría saber si un accidente ocurrido en un sitio determinado, estaba en el trayecto que conecta el lugar de residencia del autónomo con el lugar de prestación de la actividad de aquel día (elemento teleológico y topográfico), se podría determinar también si el elemento cronológico se ajusta según la hora que transcurra el accidente, y el elemento mecánico no supondría ninguna dificultad, ya que en estos casos suele ser un vehículo o una furgoneta.

Creo que las prestaciones para ambos colectivos, régimen general y régimen especial de trabajadores autónomos se deben equiparar.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO OLEA, MANUEL y TORTUERO PLAZA, JOSÉ LUIS. *Instituciones de Seguridad Social*, Ed. Civitas, 14.ª ed. Madrid, 1995.
- ARÁNTZAZU VICENTE, PALACIO.: El cambio de doctrina del tribunal supremo en relación al accidente in itinere. La primacia del elemento teleológico sobre el temporal y el geográfico, *Revista derecho de la seguridad social* nº1, Ed. Laborum, Murcia, 2014.
- BALLESTER PASTOR, MARÍA AMPARO. *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas: El elemento objetivo del accidente in itinere: el trayecto y la relación de causalidad*, Ed. Bomarzo, Albacete, 2007.
- CABEZA PEREIRO, JAIME. y FERNÁNDEZ PROL, FRANCISCA.: Presunción de laboralidad de los accidentes acaecidos en el lugar y tiempo de trabajo, Ed. Bomarzo, Albacete, 2009.
- CAVAS MARTINEZ, FAUSTINO. *El accidente de trabajo in itinere*, Ed. Tecnos, Madrid, 1994.
- GRIS GONZÁLEZ, JUAN CARLOS.: El accidente 'in itinere' y el Tribunal Supremo. *Revista Española de Derecho del Trabajo* num.165, Ed. Aranzadi, SA., Cizur Menor, 2014.
- HIERRO HIERRO, FRANCISCO JAVIER.: Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado. *Revista Española de Derecho del Trabajo* nº 173, 2015.
- LASAOSA IRIGOYEN, ELENA. Accidente de trabajo in itinere, cannabis y alcohol, *Revista Doctrinal Aranzadi Social* nº 58, Ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2011.
- LÓPEZ GANDÍA. JUAN y TOSCANI GIMÉNEZ. DANIEL. *Las enfermedades del trabajo. Comentario al art. 115 de la LGSS*, Ed. Bomarzo, Albacete, 2009.
- ROMERO RÓDENAS, MARÍA JOSÉ. *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones: Concepto y elementos integrantes del accidente de trabajo en la doctrina judicial*, Ed. Bormar, Albacete, 2009.
- REMIGIA PELLICER, DAVID.: *Infarto y Accidente de Trabajo*, Ed. Tirant lo Blanch, 1ª. ed. Valencia, 2002.
- MARTÍN VALVERDE, ANTONIO y GARCÍA MURCIA, JOAQUÍN.: Accidente de trabajo: Delimitación legal (II). Tratado Práctico de Derecho de la Seguridad Social. Tomo I. Ed. Aranzadi, 2008.
- SÁNCHEZ PÉREZ, JOSÉ. El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial, *Revista Doctrinal Aranzadi Social* nº11, Ed. Aranzadi, SA, Cizur Menor, 2013.
- SÁNCHEZ PÉREZ, JOSÉ. La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013. *Revista de Información Laboral* nº 3, Ed. Lex Nova, Valladolid, 2014.
- SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, CRISTINA. *El accidente <<in itinere>>*, Ed. Comares, Granada, 1998.

- SAN MARTÍN MAZZUCCON, CAROLINA. La imprudencia del trabajador en el accidente de trabajo: claves jurisprudenciales. *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* nº 84, 2011.
- SEMPERE NAVARRO, ANTONIO V. y LUJÁN ALCARAZ, JOSÉ.: Accidente de trabajo "in itinere". *Revista Doctrinal Aranzadi Social* nº63, Ed. Aranzadi, SA, Pamplona, 1996.
- TOSCANI GIMÉNEZ, DANIEL.: El infarto de miocardio in itinere, ¿accidente de trabajo o no?, *Gestión práctica de riesgos laborales* nº. 47, Ed. Grupo Especial Directivos, 2008.

JURISPRUDENCIA (Por orden cronológico)

Sentencias del Tribunal Supremo

- Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 1954 (RJ 1954/1840)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de enero de 1980 (RJ 1980/620)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de mayo de 1984 (RJ\1984\3054)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de octubre de 1984 (RJ\1984\5284)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de mayo 1988 (RJ 1988/3595)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 1988 (RJ\1988\8908)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 21 septiembre 1996 (RJ 1996\6766)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 29 septiembre 1997 (RJ\1997\6851)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de diciembre de 1997 (RJ\1997\9484)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de mayo de 2000 (RJ\2000\5891)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de julio de 2001 (RJ 2001\6478)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de junio de 2002 (RJ\2002\7490)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de junio de 2004 (RJ\2004\6941)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 2005 (RJ\2005\2534)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero 2006 (RJ\2006\739)
- Auto del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2007 (JUR\2008\29124)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de septiembre de 2007 (RJ\2007\8446)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 22 enero 2008 (RJ\2008\2076)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 2008 (RJ\2008\3033)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de marzo de 2008 (RJ\2008\3040)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de Diciembre de 2009 (RJ\2010\2108)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de enero de 2011(RJ\2011\252)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2011(RJ\2011\2736)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de Junio de 2013 (RJ\2013\6099)
- Sentencia del Tribunal Supremo 24 de febrero de 2014 (RJ\2014\2771)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2015 (RJ\2015\3131)
- Auto del Tribunal Supremo de 7 de abril de 2016 (JUR\2016\104667)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de abril de 2016 (JUR\2016\118102)

Sentencias del Tribunal Superior de Justicia

- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 23 septiembre de 1997 (AS\1997\3272)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 10 abril de 2000 (AS\2000\2161)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Málaga de 23 de junio de 2000 (AS\2000\2421)

- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 10 de octubre de 2000 (JUR 2001\8925)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 5 febrero de 2001 (AS\2001\1015)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada de 20 de febrero de 2001 (AS\2001\2401)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 9 de mayo de 2001 (AS\2001\2582)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 30 de junio de 2004 (AS\2004\3283)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 11 de octubre de 2004 (AS\2004\3368)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 20 de enero de 2005 (AS\2005\490)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 4 de mayo de 2005 (JUR\2006\12738)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 22 junio 2005 (JUR\2005\191533)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Comunidad Valenciana de 19 de Julio de 2005 (AS\2005\3072)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 18 de julio de 2006 (AS\2007\743)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 18 de septiembre de 2006 (AS\2006\3428)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada de 24 enero de 2007 (AS\2007\3288)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (Burgos) de 30 de Julio de 2007 (AS\2007\3248)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Rioja de 11 de septiembre de 2007 (AS\2008\345)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Valladolid de 13 de septiembre de 2007 (AS\2007\3458)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de País Vasco de 23 de octubre de 2007 (JUR\2008\41018)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 29 abril de 2008 (AS 2008\1270)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias de 17 de octubre de 2008 (JUR 2009\106621)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (A Coruña) de 28 de mayo de 2010 (JUR\2010\322683)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón de 23 de junio de 2010 (AS\2011\242)

- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Burgos de 20 de julio de 2010 (AS\2010\2220)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 2 de junio de 2011 (JUR\2011\257075)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (Santander) de 21 de febrero de 2014 (AS\2014\725)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 26 de mayo de 2014 (AS\2014\1954)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 12 de junio de 2014 (AS\2014\1862)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 14 de julio de 2015 (JUR 2015\197377)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 26 de marzo de 2015 (JUR\2015\156965)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 27 de marzo de 2015 (JUR\2015\119130)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada de 16 de julio de 2015 (JUR\2015\221636)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 14 de septiembre de 2015 (JUR\2015\232920)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de País Vasco de 15 de septiembre de 2015 (JUR\2015\265259)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 18 de septiembre de 2015 (JUR\2015\246495)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha de 21 de septiembre de 2015 (JUR\2015\232978)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Valladolid de 1 de octubre de 2015 (JUR 2015\241311)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 22 de octubre de 2015 (AS\2015\1985)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de País Vasco de 19 enero de 2016 (JUR\2016\65226)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria de 9 de febrero de 2016 (JUR\2016\47270)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 24 de febrero de 2016 (JUR\2016\79216)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 4 de marzo de 2016 (JUR\2016\96737)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (A Coruña) de 17 de marzo de 2016 (JUR\2016\87096)

- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de 22 de marzo de 2016 (JUR\2016\91233)