

**Máster Universitario en Gestión de  
Personal y Práctica Laboral Facultad de  
Ciencias del Trabajo Universidad de  
León Curso 2017/2018**

**EVOLUCIÓN DE LA PROTECCIÓN  
JURÍDICA DEL ACCIDENTE *IN  
ITINERE*.**

**EVOLUTION OF THE LEGAL  
PROTECTION OF THE *IN ITINERE*  
ACCIDENT.**

**Realizado por la alumna Dña. Natalia Pastor Valdés.**

**Tutorizado por la Profesora Dña. María de los Reyes Martínez Barroso.**

**SUMARIO**

<b>I.</b>	<b>MEMORIA.....</b>	<b>Pág. 4</b>
1.	Resumen.....	Pág. 4
2.	Abstract.....	Pág. 5
3.	Objeto.....	Pág. 6
4.	Metodología.....	Pág.7
<b>II.</b>	<b>EL ACCIDENTE DE TRABAJO “IN ITINERE”.....</b>	<b>Pág.9</b>
1.	Introducción.....	Pág.9
2.	Antecedentes históricos.....	Pág.13
2.1.	Evolución del concepto accidente de trabajo.....	Pág.13
2.2.	Diferencia entre accidente de trabajo típico e <i>in itinere</i> .....	Pág.16
3.	Requisitos genéricos.....	Pág.17
3.1.	Elemento objetivo: el trayecto y la relación de causalidad.....	Pág.18
3.2.	Elemento subjetivo: relevancia de la intervención humana.....	Pág.19
3.3.	Nexo causal.....	Pág.20
4.	Requisitos específicos.....	Pág.22
4.1.	Teleológico.....	Pág.23
4.2.	Geográfico.....	Pág.24
4.3.	Cronológico.....	Pág.26
4.4.	Mecánico.....	Pág.28
5.	El accidente en misión.....	Pág.30
5.1.	Concepto accidente en misión.....	Pág.30
5.2.	Diferencia entre accidente <i>in itinere</i> y accidente en misión.....	Pág.32

6.	Accidente <i>in itinere</i> y responsabilidad empresarial.....	Pág.34
6.1.	Deber empresarial.....	Pág.34
6.2.	Responsabilidad empresarial.....	Pág.35
6.3.	Planes de movilidad de los empresarios.....	Pág. 38
7.	Exclusiones e intervención de terceros.....	Pág.43
7.1.	Fuerza mayor.....	Pág.43
7.2.	Imprudencia temeraria o dolo.....	Pág. 44
7.3.	Agresión de un tercero.....	Pág. 45
7.4.	Accidentes de tráfico.....	Pág. 47
7.5.	Enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto.....	Pág.49
<b>III.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>Pág.52</b>
<b>IV.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>Pág. 54</b>
<b>V.</b>	<b>ANEXOS JURÍDICOS.....</b>	<b>Pág. 58</b>

## I. MEMORIA

### 1. RESUMEN

El trabajo que se presenta a continuación se encarga de analizar el accidente *in itinere* en España, tanto su evolución histórica como su regulación vigente. Concebido como una modalidad de accidente de trabajo, fue incorporado en nuestro ordenamiento por vía jurisprudencial. En la actualidad el accidente de trabajo *in itinere* se encuentra regulado en el art. 156.2.a, del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Originariamente, este tipo de accidentes laborales, que son los más comunes entre los accidentes asociados al tráfico, solo daba cobertura al trabajador por cuenta ajena dejando fuera de su regulación al trabajador autónomo, sin embargo desde el 24 de octubre de 2017 tras la aprobación de la Ley de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo y de su ámbito subjetivo estos últimos entran dentro de la protección del accidente *in itinere*.

Además se analizan en el trabajo los diferentes requisitos genéricos y específicos, así como las diferencias fundamentadas que este tipo de accidente tiene con respecto al accidente en misión. También se intenta mostrar el alcance de la responsabilidad empresarial y los diferentes planes de movilidad que una empresa puede llevar a cabo para reducir este tipo de accidentes entre sus trabajadores, sin olvidar el análisis de los supuestos que no tiene la consideración de accidente *in itinere*.

## 2. ABSTRACT

The project presented below is going to analyze the *in itinere* accident in Spain, both its historical evolution and its current regulation. Conceived as a form of work accident, it was incorporated into our legal system by means of jurisprudence. Nowadays the *in itinere* work accident is regulated in art. 156.2.a, of the Royal Legislative Decree 8/2015, of October 30, approving the revised text of the General Law of Social Security.

Originally, this type of work accidents, which are the most common among traffic accidents, only gave coverage to the employee, leaving the self-employed worker out of their regulation, however, since October 24, 2017 after the approval of the the Law of Urgent Reforms of Autonomous Work and of its subjective scope these last ones fall within the protection of the *in itinere* accident.

In addition, the different generic and specific requirements are analyzed in the project, as well as the substantiated differences that this type of accident has with respect to the accident in mission. It also tries to show the scope of corporate responsibility and the different mobility plans that a company can carry out to reduce this type of accidents among its workers, without forgetting the analysis of the assumptions that are not considered as *in itinere* accidents.

### 3. OBJETO

El objetivo general de este trabajo ha sido analizar, estudiar y explicar con cierta profundidad y de la manera más clara posible el accidente *in itinere*, su evolución en nuestra legislación, así como mostrar sus requisitos, las circunstancias que deben confluir para su calificación, los supuestos que están excluidos y ver si existen peculiaridades a destacar. El accidente *in itinere* figura entre las causas más comunes de riesgos laborales a los que los trabajadores se ven expuestos, motivo que ha influido en la decisión de elaborar la Memoria de Trabajo de fin de Máster sobre el accidente de trabajo *in itinere*. Un tema personal digno de análisis para conocer aspectos ignorados y que resultarán de relieve desde el punto de vista profesional.

De esta manera, los objetivos específicos de este trabajo son los siguientes:

- Analizar la protección de la seguridad y salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de este tipo de accidentes, viendo cuales son las diferentes medidas que puede adoptar el empresario como principal responsable de su acaecimiento.
- Estudiar la situación de los *accidentes in itinere* en territorio español, a través de la jurisprudencia dictada al respecto, pues constituye, sin duda, un tema de interés y de gran relevancia en la actualidad, gracias a la evolución jurisprudencial.
- Poner de manifiesto las alteraciones que ha provocado la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo, incluyendo a los trabajadores autónomos dentro de la protección del accidente *in itinere*.
- Explicar los distintos tipos de requisitos que deben producirse para estar en presencia de un accidente *in itinere*, y así poder deducir si hay una relación de causalidad estricta entre la prestación de trabajo y el resultado dañoso.

- Detectar y analizar las circunstancias que hacen que se rompa el nexo causal y, por tanto, desaparezca la protección del accidente de naturaleza profesional o laboral.

#### 4. METODOLOGÍA

La metodología empleada para este trabajo de Fin de Máster ha sido sobre todo analítica y descriptiva, intentado explicar desde un punto de vista jurídico el desarrollo del accidente *in itinere* en nuestro país desde sus orígenes hasta la introducción del trabajador autónomo dentro de su cobertura gracias a la aprobación de la reciente Ley 26/2017, de 24 de octubre de 2017, Ley de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo.

A tal efecto, y siguiendo las indicaciones y consejos de la tutora, se ha ido recopilando información, fundamentalmente de monografías, al igual que de artículos de revistas especializadas, cuya temática abordaba el análisis del accidente *in itinere*, desde el punto de vista científico, sin olvidar informes elaborados por expertos e instituciones públicas y privadas.

Dicha bibliografía se ha podido conseguir fundamentalmente en el Departamento de Derecho del Trabajo de la Universidad de León, si bien, algunas de las revistas se han podido consultar a través de la página web de la Universidad de La Rioja (dialnet).

Además de la consulta de la doctrina científica, se ha utilizado la base de datos Aranzadi – Digital, para conocer y analizar los pronunciamientos del Tribunal Social al respecto; asimismo, se han tenido en cuenta pronunciamientos anteriores del Tribunal Supremo y los Tribunales Superiores de Justicia dada su relevancia. Una vez realizada la tarea de recopilación de la información, se procedió a la lectura, comprensión y sistematización de las fuentes descritas para elaborar un estudio que trata sobre una materia jurídico laboral, seguido de un análisis de la norma, teniendo en cuenta la situación de partida a partir de los supuestos de hecho extraídos de las sentencias y consecuencias derivadas de las disposiciones legales.

NATALIA PASTOR VALDÉS  
EVOLUCIÓN DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*

---

Una vez alcanzada una visión inicial de la materia a tratar en el trabajo, resultó necesario la elaboración de un índice que permitiera seguir e identificar de forma clara todos los aspectos merecedores de atención.

El formato de este índice se explica en función del contenido del trabajo, explicando primero el origen del accidente *in itinere*, para después analizar los requisitos genéricos y específicos que deben producirse para que exista un nexo causal entre el accidente y la prestación de trabajo, así como la diferenciación entre este tipo de accidente y el accidente en misión. Por último, y quizás lo más importante desde el punto de vista de quien suscribe, la responsabilidad del empresario ante este tipo de accidente, así como las exclusiones e intervenciones de terceros.

Consecuentemente, el siguiente paso consistió en ir desarrollando y redactando por escrito cada uno de los apartados previstos en el índice a partir del material descrito. Todo ello con una visión teórica, necesaria en una investigación jurídica, pero completado con un cierto enfoque práctico, capaz de dar solución a los problemas suscitados en la materia.

Una vez completado el primer borrador del trabajo, fue remitido al tutor para una primera corrección, repasando el conjunto del trabajo, de forma que se pudieron detectar los fallos tanto formales como en el contenido o la estructura, con el objetivo de realizar las modificaciones oportunas. Asimismo, también se pretendió completar aquellos puntos que habían quedado poco desarrollados o que se habían pasado por alto.

Por último, tras finalizar el trabajo, repasarlo y modificarlo con las correspondientes correcciones, se han elaborado una serie de conclusiones que pretenden ofrecer una visión reflexiva y personal acerca del accidente *in itinere* en el ordenamiento jurídico español.

## II. EL ACCIDENTE DE TRABAJO “*IN ITINERE*”

### 1. INTRODUCCIÓN

“La consideración como accidente de trabajo del accidente “*in itinere*”, hoy contenida en el artículo 115.2 a) del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS), fue inicialmente incorporada en nuestro ordenamiento por vía jurisprudencial, incluso previamente a la ratificación del Convenio 121 de la OIT”<sup>1</sup>. Como se mostrará más adelante, este concepto parte de un origen jurisprudencial y se configura como una variante del accidente de trabajo ordinario.

El accidente laboral de tráfico *in itinere* es “el supuesto más común de accidentes laborales asociados al tráfico. El que más consecuencias provoca en términos de bajas laborales, y el más difícil de combatir desde la dinámica preventiva que se despliega en la materia, en la medida en que nuestra sociedad tiene bastante arraigada la costumbre de acudir al trabajo en el propio vehículo particular, circunstancia que hace que la siniestralidad en el tráfico rodado aumente de forma exponencial”<sup>2</sup>.

Asimismo no cabe la menor duda de que aquellos trabajadores que de modo continuado o esporádico realizan su actividad laboral en la circulación rodada se encuentran expuestos a intensos y particulares riesgos de accidentes de trabajo e incluso a padecer cierto tipo de enfermedades profesionales típicas propias de la conducción de vehículos. Prueba elocuente de ello es que “los datos estadísticos generales los accidentes de trabajo y los accidentes de tráfico constituyen con gran diferencia el número más elevado de infortunios que pueden sufrir las personas”<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> SERNA CALVO, M.: “La nueva realidad social y el accidente “*in itinere*” en la jurisprudencia”, *Iuslabor*, núm. 2, 2014, pág. 2.

<sup>2</sup> ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, 3ª ed., Cizur Menor, (Aranzadi- Thomson), 2015, pág. 75.

<sup>3</sup> CRUZ VILLALÓN, J.: “Responsabilidades de los trabajadores en materia de seguridad vial”, en AA.VV. : (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEWO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, 1ª ed., Albacete, Bomarzo, 2017, pág. 15.

Curiosamente, la evolución de la culpa (empresarial, del trabajador o de terceros), aparece en el desarrollo histórico del accidente de trabajo y del accidente de trabajo *in itinere* con una cierta insistencia. De la desaparición de la culpa empresarial surgió la responsabilidad objetiva en la cobertura de los accidentes de trabajo, y posteriormente el ordenamiento de Seguridad Social ha ido creando una cobertura para toda la sociedad, (no solo para los trabajadores), que alcanza dichas contingencias.

El propio concepto de accidente de trabajo ha ido quedando obsoleto, “configurando realmente un privilegio difícilmente justificable pero al que resultaba difícil renunciar, al menos porque no era previsible que el nivel de garantías previsto para las contingencias profesionales fuera ampliado, como sería deseable en un sistema de seguridad social que atendiera al estado de necesidad, a todas las contingencias independientemente de su origen”<sup>4</sup>.

“Los accidentes de tráfico constituyen actualmente la quinta causa más frecuente de muerte en España, situándose sólo por detrás de las enfermedades cardiovasculares, neoplásicas, respiratorias y digestivas. Y un colectivo importante de víctimas de esa lacra social son los trabajadores en activo mientras desempeñan su actividad profesional, bien por cuenta propia o bien por cuenta ajena”<sup>5</sup>.

En la siguiente tabla se muestra una clasificación de los accidentes *in itinere*, comparando los accidentes ocurridos en el 2016 con los accidentes de trabajo de este último año. Se diferencia entre accidentes con baja médica clasificados según su gravedad y según el origen de la lesión contrastando entre hombres y mujeres, y accidentes de trabajo mortales ocurridos en la trayectoria al dirigirse o regresar del trabajo.

---

<sup>4</sup> BALLESTER PASTOR, M<sup>a</sup>. A.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas*, Albacete, Bomarzo, 2007, págs. 7 y ss.

<sup>5</sup> MARTÍNEZ BARROSO, M<sup>a</sup>. R.: “Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente *in itinere*”, *Gestión práctica de riesgos laborales: integración y desarrollo de la gestión de la prevención*, núm. 75, 2010, pág. 22.

NATALIA PASTOR VALDÉS  
EVOLUCIÓN DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*

(Figura 1)<sup>6</sup>

	2016	2017	VARIACIÓN
<b>ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA IN ITINERE</b>	<b>69.716</b>	<b>73.441</b>	<b>3.725</b>
<b>GRAVEDAD</b>			
LEVES	68.718	72.367	3.649
GRAVES	876	956	80
MORTALES	122	118	-4
<b>SEXO</b>			
VARONES	30.748	32.875	2.127
MUJERES	38.968	40.566	1.598
<b>FORMA O CONTACTO QUE PRODUJO LA LESIÓN</b>			
ACCIDENTE DE TRÁFICO	43.123	45.350	2.227
CHOQUE O GOLPE OBJETO INMÓVIL ( caídas, tropiezos, etc.)	16.504	17.433	929
SOBRESFUERZO FÍSICO SOBRE EL SISTEMA MUSCULOESQUELÉTICO	5.011	5.089	78
CHOQUE CONTRA OBJETO EN MOVIMIENTO	3.571	3.996	425
OTRAS CAUSAS	1.507	1.573	66
<b>ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES IN ITINERE</b>	<b>122</b>	<b>118</b>	<b>-4</b>
<b>SEXO</b>			
VARONES	101	90	-11
MUJERES	21	28	7
<b>FORMA QUE PRODUJO EL FALLECIMIENTO</b>			
ACCIDENTE DE TRÁFICO	110	107	-3
INFARTOS Y DERRAMES CEREBRALES	10	10	0
OTRAS CAUSAS	2	1	-1

<sup>6</sup> Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio del Empleo y Seguridad Social <http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>

NATALIA PASTOR VALDÉS  
EVOLUCIÓN DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*

---

Del total de 73.441 de accidentes *in itinere* con baja médica sufridos en el año 2017, 72.367 son de carácter leve, 956 de carácter grave y 118 accidentes mortales. Si se compara con los datos obtenidos durante el año anterior, es posible observar que se ha producido un notable incremento de los mismos. Excepto en los accidentes mortales que han disminuido en 4 personas, si se contrasta con las cifras del año 2016 donde fallecieron 122 trabajadores.

Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte en los accidentes *in itinere*, seguidos de los infartos, derrames cerebrales y otras patologías debidas a causas naturales. Este orden resulta de aplicación, tanto en el año 2016, como en el 2017.

En la tabla cabe observar que la forma en la que se producen los accidentes mortales *in itinere* ha descendido de un año a otro. Esto se puede deber a que los trabajadores cada vez utilizan menos el coche propio haciendo uso del transporte público, concienciándose de los altos niveles de contaminación o también cabe pensar que otra causa de este descenso sea la conciliación de la vida laboral y familiar, es decir, cada vez más personas deciden trabajar desde casa para poder compaginar la vida laboral con sus obligaciones familiares, a través de figuras varias, como puede ser el teletrabajo.

Es importante destacar en los accidentes con resultado de baja laboral y en los mortales la disparidad entre ambos sexos. Las mujeres tienen más accidentes con baja laboral que los hombres. Pero en el caso de accidentes mortales son estos los que superan en bastantes puntos a los mujeres, aunque hay que decir que en este último año ha descendido el porcentaje de siniestralidad en un 10,9% sobre los datos obtenidos en el año 2016.

Por otro lado, si se analizan los datos correspondientes a los accidentes laborales que derivaron en una lesión es posible observar que los accidentes de tráfico siguen ocupando el primer puesto. En el año 2016, las lesiones derivadas de accidente de tráfico representaron el 60,66%; en cuanto al periodo de 2017 este dato se incrementó en el 2,15%.

## 2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

### 2.1. Evolución del concepto accidente de trabajo

El accidente de trabajo se configura como un riesgo específico, amparado por el sistema de la Seguridad Social, “debiendo distinguirse de otro tipo de riesgos, denominados genéricos”<sup>7</sup>.

Entre las primeras normas que lo recogen destacan las siguientes:

- “ Ley de 30 de enero de 1900, que declara la responsabilidad empresarial en los casos de accidente de trabajo, a través de un aseguramiento voluntario. A tal efecto, define accidente como “toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”.
  
- Ley de 22 de diciembre de 1955, que unifica la normativa de aseguramiento de los accidentes de trabajo del mar, agricultura e industria.
  
- Decreto de 22 de junio de 1956, que aprueba el Texto Refundido de la Legislación de Accidentes del Trabajo y Reglamento para su aplicación, que en ciertos aspectos continúan vigentes al día de hoy”<sup>8</sup>.

No obstante hay que señalar que el accidente de trabajo *in itinere* tiene su origen en la jurisprudencia, que elaboró su concepto a través del propio de accidente de trabajo, al incluir en este los accidentes que, de forma indirecta, podrían tener una relación con el trabajo.

---

<sup>7</sup> ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J.L.: *Instituciones de Seguridad Social*, 18ª ed., Madrid, Civitas, 2002, pág.53.

<sup>8</sup> KAHALE CARRILLO, D.T.: “ Nuevas notas al accidente de trabajo *in itinere*”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 22, 2010, pág. 5.

“El termino accidente “*in itinere*” aparece por primera vez en la STS de 1 de julio de 1954 y desde entonces ha hecho fortuna en la doctrina jurisprudencial, aunque algunas sentencias usen otras denominaciones como accidente en trayecto, accidente laboral en camino, accidente de tránsito o accidente itinerario”<sup>9</sup>. Posteriormente dicho concepto se introdujo en el ordenamiento legal, en el que permanece con características y funcionamiento muy similar al diseñado por la jurisprudencia.

En la actualidad el accidente de trabajo *in itinere* se encuentra regulado en el art. 156.2.a, del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que lo define como aquel accidente que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.

En este artículo el legislador se refiere a los trabadores por cuenta ajena quedando fuera de su regulación los trabajadores autónomos. No obstante, en esta misma Ley, el art. 316 define el sufrido por un trabajador autónomo como “el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen especial”. Aún teniendo esta mención, “los autónomos han sufrido una infinita desigualdad respecto a la acción protectora destinada a los trabajadores por cuenta ajena para proteger las contingencias profesionales y la restrictiva definición de accidente laboral, si bien desigual y discriminatoria”<sup>10</sup>.

A día de hoy, con la intención de igualar los efectos de las contingencias derivadas de accidente de trabajo *in itinere* de los trabajadores autónomos con los trabajadores por cuenta ajena se ha modificado el art. 316, la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo, incluyendo a los trabajadores autónomos dentro de la protección del accidente *in itinere*, de modo que recibirán cobertura en caso de accidente sufrido al ir o volver de su puesto de trabajo.

---

<sup>9</sup> CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, Madrid, tecnos, 1994, págs. 13 y ss.

<sup>10</sup> ÁLVAREZ CUESTA, H.: “Capítulo II. El RETA como régimen general de los trabajadores autónomos”, en AA.VV. (FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, J.J. y MARTÍNEZ BARROSO, M.R., Dirs., ÁLVAREZ CUESTA, H., Coord.): *Régimenes y Sistemas Especiales de la Seguridad Social*, 1ª ed., Cizur Menor (Aranzadi – Thomson), 2011, pág. 77.

Algo muy importante ha tener en cuenta es que son los Tribunales quienes han de fijar caso por caso las condiciones, requisitos, conductas o demás circunstancias que conforman este concepto asimilado de accidente laboral, desarrollando y precisando los requisitos que deben concurrir a su formación. Téngase en cuenta que el accidente *in itinere* constituye una de las principales vías del llamado “desbordamiento del accidente de trabajo, pues trascendiendo el riesgo profesional se va a imputar al empleador el riesgo del trayecto, principalmente el riesgo del accidente de tráfico, conformando como laboral la alta siniestralidad que ocasiona el fenómeno de utilización de vehículos a motor”<sup>11</sup>.

A partir de la configuración que ha ido otorgando la jurisprudencia es posible definir el accidente *in itinere* como “el sufrido por el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, esto es, durante el transcurso de los desplazamientos anteriores o posteriores al trabajo, sin precisar el legislador otras circunstancias que delimiten el supuesto de hecho protegido, dejando de mano de la jurisprudencia la determinación de los requisitos, que necesariamente deben concurrir para la configuración de este tipo de accidente”<sup>12</sup>. En la mayor parte de los supuestos, constituye accidente de trabajo *in itinere* aquel que sucede al ir o volver del lugar de trabajo al domicilio familiar, considerando como domicilio “el lugar cerrado en el que pernoctan y en el que desarrollan las actividades características de la vida personal, privada e íntima. 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”<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> STSJ de Madrid, Social, 2 febrero 2018 (AS 2018/668).

<sup>12</sup> GARCÍA BLASCO. J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere, un enfoque esencialmente preventivo*, Granada, Comares, 2009, págs. 5 y ss.

<sup>13</sup> STS, Social, 14 febrero 2011 (RJ 2011/ 2736).

## 2.2. Diferencia entre accidente de trabajo típico y accidente *in itinere*

La presunción de laboralidad del accidente únicamente permite presumir que ha sucedido en el lugar y el tiempo de trabajo, mientras que en el *in itinere* “esta presunción no funciona en este sentido, haciéndolo, en realidad, prácticamente en sentido contrario, debiéndose probar por el trabajador, o sus causahabientes en caso de fallecimiento, que en el caso concreto han concurrido todos los elementos (teleológicos, topográficos y cronológicos)”<sup>14</sup>.

La idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial del accidente *in itinere* es que solo puede calificarse como tal aquél que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo. Así pues, lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más común, 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.

“En cualquier caso el accidente laboral *in itinere* requiere un nexo entre el trabajo y el accidente, no basta con que se presuma esa relación, es necesaria la prueba de un enlace preciso y directo”<sup>15</sup>, por consiguiente, de acuerdo con la jurisprudencia aludida, la separación entre el accidente de trabajo y el accidente *in itinere* se produce sobre todo en el vínculo causa- efecto y en la presunción de su existencia.

### 2.2.1. El vínculo causa-efecto

“En el accidente de trabajo, el vínculo causa-efecto que resulta esencial es el del tiempo y lugar de trabajo, de una parte, y la lesión resultante, de otra. Por el contrario, cuando nos encontramos ante un accidente en el trayecto, el nexo de causalidad clave no se

---

<sup>14</sup> ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, cit., págs. 79 y ss.

<sup>15</sup> STS, Social, 29 Septiembre 2017 (JUR 2017/276370).

produce entre el tiempo y lugar de trabajo y el resultado lesivo, sino entre el accidente y el lugar y tiempo de trabajo.

### 2.2.2. La presunción de su existencia

El accidente de trabajo goza de una presunción *iuris tantum* respecto de su existencia, de modo que si la lesión se ha causado en el lugar y tiempo de trabajo, se presume que existe accidente de trabajo. Frente a esto, en el accidente *in itinere* no existe esta presunción, correspondiendo a la parte que invoca la existencia de tal accidente probar que el mismo se ha producido en tiempo y lugar de trabajo”<sup>16</sup>.

En conclusión, la diferencia entre un accidente de trabajo típico y un accidente *in itinere* radica en el nexo causal. Un accidente típico con que ocurra en el lugar y dentro de la franja horaria de trabajo es suficiente para considerarlo accidente de trabajo mientras que en el accidente *in itinere* tiene que demostrarse que ha acaecido cuando el trabajador iba o venía de la empresa y que existe un nexo causal entre el trabajo y el accidente, siendo necesaria la prueba de un enlace previo y directo.

## 3. REQUISITOS GÉNERICOS

El accidente laboral *in itinere* es una modalidad del accidente de trabajo general, que ha de reunir los tres requisitos o elementos generales de este: objetivo (lesión corporal), subjetivo (trabajador por cuenta ajena, y ahora también por cuenta propia) y nexo causal (relación de causa – efecto, más o menos directa, entre el trabajo y las lesiones sufridas).

---

<sup>16</sup> GRIS GONZÁLEZ, J.C.: “El accidente *in itinere* y Tribunal Supremo”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 165, 2014, págs. 179 y ss.

### 3.1. Elemento objetivo: lesión corporal

En cuanto al elemento objetivo que configura el concepto de accidente de trabajo, se exige en el orden laboral que el trabajador sufra una lesión corporal, fórmula que se ha interpretado ampliamente como “todo daño causado por una herida, golpe o enfermedad, no siendo necesario que la lesión se manifieste visiblemente, pues la definición engloba tanto el daño sufrido de forma repentina o violenta como el producido de modo lento y paulatino fruto del desarrollo de una enfermedad, ampliándose el concepto a cualquier menoscabo físico o fisiológico”<sup>17</sup>.

Con carácter general, son muy variados los factores que pueden provocar una lesión en el trayecto laboral. En este sentido, la jurisprudencia ha ampliado la calificación de accidente *in itinere* a “las situaciones en las que el trabajador en el camino o recorrido existente entre su casa y el centro de trabajo sufre un hecho dañoso que bien puede ser un accidente de tráfico, una caída, un desprendimiento de tierras, un hecho doloso o culposo de un tercero o cualquier otra situación análoga”<sup>18</sup>.

Tradicionalmente en el accidente *in itinere* se han excluido las enfermedades que se sufren durante el desplazamiento, “limitándose a los accidentes en sentido estricto (entendidos como lesiones súbitas y violentas producidas por un agente externo) y no incluye, por tanto, las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación. En otras palabras, sólo cubre los accidentes y no las enfermedades (un infarto, un ictus, etc.)”<sup>19</sup>.

Es decir, la presunción de laboralidad del accidente solo se aplica a los accidentes o enfermedades sobrevenidas en tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida o vuelta del mismo. Pero en la actualidad la jurisprudencia ha ido evolucionando al unísono de los cambios sociales, y a día de hoy cuando se demuestre

---

<sup>17</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, Murcia, Laborum, 2017, pág. 26.

<sup>18</sup> CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, cit., pág. 22.

<sup>19</sup> GALA DURÁN, C.: “Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente “*in itinere*”: perspectivas legal y judicial”, *La Administración Práctica*, núm. 5, 2015, pág. 70.

que la enfermedad o dolencia que se manifiesta en estas circunstancias tiene relación con el trabajo, cabe calificarlo, como accidente *in itinere*.

### **3.2. Elemento subjetivo: relevancia de la intervención humana**

En un principio, el TRLGSS para hacer referencia al accidente de trabajo *in itinere* exigía que estuviera implicado un trabajador por cuenta ajena. En el art. 156.1 de esta misma ley se recoge que “se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”.

Este concepto incluye, tanto a un empleado que tenga la condición de personal laboral como a un funcionario público que preste servicios en una Administración Local. A lo que cabe añadir que se exige que la relación de prestación de servicios (laboral o funcional) esté vigente, es decir, “no existe accidente de trabajo *in itinere* cuando esa relación todavía no se ha constituido o ya ha concluido (por ser de duración determinada, por causa de despido...)”<sup>20</sup>.

Así pues, en el accidente *in itinere*, el elemento subjetivo viene determinado por la condición de trabajador, de modo que si el accidentado carece de tal condición se excluye la aparición de la figura, que no concurre cuando la relación laboral ha concluido. Tampoco “existirá accidente de trabajo, en la medida en que aún no exista relación laboral, en el supuesto en que el trabajador inicia un viaje para trasladarse al lugar de la futura prestación de servicios o cuando efectúa el viaje para intentar la contratación que no se consuma”<sup>21</sup>.

En la actualidad tras la aprobación de la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo, se ha modificado el artículo antes mencionado, quedando incluidos también los trabajadores autónomos dentro de la protección del

---

<sup>20</sup> GALA DURÁN, C.: “Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente “*in itinere*”: perspectivas legal y judicial”, cit., pág. 76.

<sup>21</sup> SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, *Revista Doctrinal Aranzadi*, núm. 1, 2013, pág. 220.

accidente *in itinere*. Por tanto, cualquier trabajador autónomo ( y no solo los TRADE como ocurría anteriormente) recibirán cobertura en caso de accidente sufrido al ir o volver de su puesto de trabajo.

### 3.3. Nexo causal

Como se anticipó el accidente *in itinere* no se beneficia de la presunción *iuris tantum* de laboralidad que se recoge en el artículo 156.3 TRLGSS, pues esta se refiere solo a los accidentes ocurridos en tiempo y lugar de trabajo. Es decir, se refiere a un accidente de trabajo general. Por el contrario, en el accidente *in itinere* esa presunción de laboralidad hay que demostrarla y será el propio trabajador o sus familiares los que deberán demostrar que en el accidente se cumplen todos los elementos específicos que se analizan a continuación y que configuran el accidente *in itinere*.

Cabe tener presente que en el accidente de trabajo *in itinere* la causalidad no es inmediata, como en el accidente de trabajo típico, sino mediata o remota, “ya que la realización del trabajo no es el detonante directo del accidente, sino la necesidad de realizar el desplazamiento como acto imprescindible de la prestación de servicios”<sup>22</sup>. Así pues, “el nexo causal entre el lugar de destino y la actividad laboral es el elemento esencial para calificar en el caso concreto el accidente como *in itinere*. Si el trabajador, al finalizar su jornada laboral, se desplaza a su lugar de residencia real, en su sentido más amplio posible, el accidente será calificado como laboral. Por el contrario, si el trabajador se traslada a un domicilio de familiares, amigos o de la novia para realizar una visita, el accidente no será definido como *in itinere*, sin importar que el accidentado retornara de su lugar de trabajo”<sup>23</sup>.

Hay que tener en cuenta que el concepto de accidente *in itinere* hoy en día se adapta a cada caso en concreto ya que las costumbres sociales, la aparición de nuevos medios de transporte y la aparición de nuevas profesiones (teletrabajo) son factores que obligan a

---

<sup>22</sup> CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, cit., pág. 22.

<sup>23</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, Murcia, Laborum, 2017, pág. 37.

revisar constantemente el concepto de accidente de trabajo *in itinere* ya que las normas deben adaptarse a la realidad social.

Esto es, según las características del caso, cómo hayan sucedido los hechos y el cumplimiento de los requisitos analizados se puede calificar como accidente *in itinere* aun dirigiéndose al domicilio de un familiar o realizando alguna parada por el camino, entre otras muchas, ya que son actos comunes de convivencia de las personas.

La jurisprudencia añade al respecto que “la ida al trabajo no debe verse interrumpido por desviaciones geográficas o interrupciones temporales, que teniendo origen personal o extraño al trabajo rompan el nexo causal trabajo-accidente-lesión. No lo es menos que son jurisprudencialmente admitidas pequeñas interrupciones o desviaciones para realizar actos necesarios o convenientes, siendo asimismo admisibles tales actos si responden a patrones usuales de convivencia o comportamientos del común de las gentes”<sup>24</sup>.

Para finalizar, “conviene señalar que se rompe el nexo causal cuando el hecho es debido a dolo o imprudencia temeraria del empleado; y, se mantiene el nexo causal en caso de imprudencia profesional o cuando concurre la culpa civil o criminal del empleador, de un compañero de trabajo o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo. Por tanto, la actuación de un tercero no impide, en principio, la calificación como accidente de trabajo *in itinere*. Sin embargo, cuando los hechos, aunque materialmente se produzcan en el trayecto que conduce al centro de trabajo, sí responden a una motivación claramente ajena al trabajo no se tratará de un accidente de trabajo”<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> STS, Social, 9 noviembre 2017 (JUR 2017\312621)

<sup>25</sup> GALA DURÁN, c.: “Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente “*in itinere*”: perspectivas legal y judicial”, cit., pág. 82.

#### 4. REQUISITOS ESPECÍFICOS

Los elementos que con mayor frecuencia exige la jurisprudencia para calificar un siniestro como accidente laboral en camino son:

- “Que el infortunio sobrevenga al acudir el trabajador desde su domicilio al centro de trabajo o viceversa, insistiéndose en la finalidad laboral del desplazamiento.
- Que el trayecto recorrido sea el usual o normal para tal propósito, es decir, que tenga la condición de habitual.
- Que el trayecto se cubra a pie o empleando un medio de locomoción idóneo, que no suponga un grave e inminente peligro y que esté autorizado expresamente por la empresa.
- Que el accidente ocurra en el tiempo prudencial, inmediato o próximo al inicio o finalización del trabajo”<sup>26</sup>.

Estas condiciones se recogen en los cuatro requisitos específicos de todo accidente laboral en camino:

1. Teleológico. Que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo.
2. Topográfico. Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa.
3. Cronológico. Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto; lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y

---

<sup>26</sup> CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, cit., págs. 25 y ss.

obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.

4. Modal o mecánico. Que el trayecto se realice con medio normal de transporte.”<sup>27</sup>

#### **4.1. Elemento teleológico**

El elemento teleológico vendrá constituido por el motivo o causa del desplazamiento que debe ser el de iniciar la prestación de servicios o una vez finalizada, el regreso al domicilio, sin que existan interrupciones o alteraciones en el trayecto laboral por motivos o conveniencias personales extrañas al trabajo. La jurisprudencia ha declarado respecto a este elemento “que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo”<sup>28</sup>.

Según la doctrina legal del Tribunal Supremo, 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”<sup>29</sup>. 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.

Los Tribunales no han considerado que merezca la calificación de accidentes *in itinere* los ocurridos durante las paradas en bares y lugares de ocio durante más de una hora o desplazarse a otra localidad para llevar a un compañero o una tercera persona a su casa o

los ocurridos en desplazamientos para realizar gestiones particulares. Sin embargo, en otros pronunciamientos, sí ha considerado como accidente *in itinere*, “los ocurridos durante la visita de familiares enfermos, durante el desplazamiento al trabajo, ya sea en el domicilio del familiar o en el hospital, paradas breves, de menos de una hora, para tomarse algo en un bar, ya sea acompañado o solo, realizar la compra durante el trayecto o paradas breves para visitar a familiares cuyo domicilio se encuentra en el

---

<sup>27</sup> STS, Social, 17 abril 2018 (RJ 2018/ 125923).

<sup>28</sup> STS, Social, 10 mayo 2017 (JUR 2017/ 163662).

<sup>29</sup> STS, Social, 26 diciembre 2013 (RJ 2014/ 371).

recorrido del trayecto”<sup>30</sup>.

En conclusión, las interrupciones cortas y breves, siempre que se produzcan durante el trayecto habitual de ida o vuelta y por razones justificadas no romperían el nexo causal y seguirían estando protegidos por la normativa del accidente *in itinere*. Hablar con conocidos que te encuentras durante el camino, incluso parar a tomarse algo, siempre que sea durante un espacio corto de tiempo (las sentencias hablen de 30 minutos) o gestión personal, dejar los niños en el colegio que se encuentra en el mismo trayecto del desplazamiento, sacar dinero de un cajero automático, remitir una carta registrada en correos. Todos estos supuestos, ni alargan cualitativamente el tiempo del desplazamiento, ni aumentan el riesgo del mismo.

#### **4.2. Elemento geográfico.**

El elemento geográfico identifica que el trayecto recorrido sea el usual o normal para tal propósito, es decir, “que tenga la condición de habitual, y que sea racionalmente empleado por el trabajador”<sup>31</sup>. Para que el accidente *in itinere* tenga tal condición deben valorarse los aspectos configuradores de dicho desplazamiento: “el trayecto propiamente dicho, el vehículo empleado para ello y las interrupciones puntuales que se hayan producido, un trayecto irregular, es decir, por camino distinto al habitual, con la utilización de un vehículo distinto del ordinario y con interrupciones significativas puede romper la necesaria conexión entre los dos elementos locativos del accidente *in itinere*: el trayecto y el domicilio habitual del trabajador”<sup>32</sup>.

Respecto al requisito topográfico o geográfico, el accidente de trabajo *in itinere* debe ocurrir en el camino de ida o vuelta entre el domicilio del trabajador y su centro de

---

<sup>30</sup> TOSCANI GIMÉNEZ, D.: “Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 161, 2014, pág. 59.

<sup>31</sup> MARTÍNEZ BARROSO, M<sup>a</sup>. R.: “Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente *in itinere*”, *Gestión práctica de riesgos laborales: integración y desarrollo de la gestión de la prevención*, núm. 75, 2010, pág. 26.

<sup>32</sup> ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, cit., págs. 95 y ss.

trabajo. Los tribunales vienen “exigiendo desde antiguo que el trabajador utilice un trayecto adecuado, entendiendo por este el normal, usual o habitualmente utilizado para acudir al trabajo o regresar al domicilio, aunque no sea el más corto. Tal circunstancia no impide entonces que se utilice otro camino por razones concretas como lo atascos. Asimismo el Tribunal Supremo señala que la utilización de un camino no habitual para desplazarse hasta el centro de trabajo rompe el nexo causal y descarta la consideración del siniestro sufrido en el trayecto como accidente de trabajo”<sup>33</sup>.

Esto es, la delimitación de este elemento geográfico ha tenido dos vertientes según los tribunales. La primera, donde son más flexibles y consideran accidente laboral el que sufre el trabajador al desviarse en su trayecto, aceptando las desviaciones para realizar compras, visitas familiares que por motivos de tráfico el trabajador utilice una vía alternativa. Y una segunda vertiente, donde los tribunales tratan de mantener sin evoluciones el concepto de domicilio, excluyendo los accidentes que se producen durante el trayecto y que no tengan como finalidad el centro de trabajo o domicilio habitual.

Por ejemplo, según la doctrina legal más reciente, cuando un trabajador fallece en el trayecto de regreso a su domicilio tras desviarse, como era habitual, para dejar en casa a dos compañeros de trabajo<sup>34</sup>. Respecto al elemento geográfico, el tribunal afirma que no se ha roto el nexo causal, argumentando lo siguiente “El accidente se produce en un itinerario cuyo trazado no es el más directo para enlazar la población donde se trabaja y el lugar de residencia. Sin embargo, no se ha roto la conexión entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia haciendo un alto para dejar a los compañeros”.

Por el contrario, en otro supuesto, también reciente<sup>35</sup> se deniega si una trabajadora tiene un accidente de tráfico cuando acude a trabajar, pero no se dirige al trabajo desde su domicilio habitual sino desde el hospital tras ver a un familiar. Respecto al elemento que estamos analizando, el tribunal considera que se ha roto el nexo causal, argumentando lo siguiente “el accidente de circulación se produjo cuando la trabajadora

---

<sup>33</sup> STS, Social, 9 febrero 2016 (JUR 2016/ 47270).

<sup>34</sup> STS, Social, 14 febrero 2017 (RJ 2017/1116).

<sup>35</sup> STS, Social, 29 septiembre 2017 (JUR 2017/276379).

se dirigía a su centro de trabajo procedente del Hospital, y no desde su domicilio habitual, encontrándose en el citado hospital por un motivo particular, extraño a su actividad laboral, de manera en que el accidente *in itinere* se precisa conexión causal entre domicilio y trabajo, no pudiendo ampliarse el concepto a aquellos supuestos en los que no se parte o se vuelve del domicilio sino de realizar una visita médica o una gestión privada ajena al trabajo, por lo que concluye estamos ante un accidente no laboral”.

### 4.3. Elemento cronológico

Este elemento requiere que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto y, en consecuencia, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo. “La Jurisprudencia no establece cuánto tiempo se ha de invertir en el trayecto. Así, en los casos en que por el tipo de trabajo no se pueda establecer la hora normal de entrada o salida, solo se podrá determinar mediante una investigación”<sup>36</sup>.

Si bien este requisito debe entenderse con la necesaria flexibilidad, no bastando una simple demora para transformar la consideración profesional del accidente, habiendo declarado la jurisprudencia que “la ruptura del nexo causal y paralela exoneración de responsabilidad para la entidad aseguradora tiene su fundamento cuando el trabajador de forma voluntaria introduce modificaciones de tiempo o espacio en el trayecto a su domicilio que den lugar a una agravación del riesgo”<sup>37</sup>. La jurisprudencia añade que es imposible adoptar un criterio temporal estricto para todos los accidentes *in itinere* con respecto al hecho de que la demora rompería el nexo causal debiendo “relativizarse ante cada caso concreto, haciendo depender su concurrencia de una evaluación razonable de

---

<sup>36</sup> CARRILLO LÓPEZ, A.: “Análisis jurisprudencial del accidente de trabajo *in itinere*. Comentario de la Sentencia del TS de 14 de febrero de 2017”, *Revista internacional y comparada de Relaciones Laborales y Derecho de Empleo*, núm. 2, 2017, págs. 6 y ss.

<sup>37</sup> CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, cit., pág. 30.

la distancia a recorrer, el medio de locomoción utilizado y las circunstancias conexas”<sup>38</sup>.

Con esto no se quiere decir que nada más la persona termine su jornada laboral tenga que trasladarse para su domicilio inmediatamente, pero sí hay que entender que los retrasos o desviaciones variables al fin del traslado deben considerarse extraños al terreno laboral, obstaculizando el obligatorio nexo causal entre trabajo y desplazamiento.

Al mismo tiempo la jurisprudencia ha distinguido entre el exceso de tiempo en el trayecto por motivos de interés particular y en las que el exceso de tiempo se debe a causas ajenas. En los primeros, “ese exceso de tiempo rompe el nexo causal entre domicilio y trabajo impidiendo calificar el accidente como *in itinere*, aunque existe una cierta tolerancia por parte de los tribunales (tomar un café, comerse un bocadillo, repostar). Mientras que, en el segundo, esta variación en el tiempo empleado no rompe con la presunción de laboralidad, como puede ser el tiempo durante un atasco”<sup>39</sup>.

Por ejemplo, en el siguiente caso un trabajador sufre un accidente de tráfico al regresar al domicilio desde el centro de trabajo realizando una parada temporal de 30 minutos en un bar con compañeros de trabajo, el Tribunal Supremo considera que la parada del demandante en un bar cercano al lugar de trabajo para tomar algo con sus compañeros durante unos 30 minutos, no rompe el nexo causal entre el trabajo y el accidente, ni impide la consideración de este como laboral.

Entiende la interrupción de ir y venir con gran amplitud afirmando que no se ha producido por la parada de 30 minutos en el bar para refrescar, ni la dedicada al aseo o a una conversación con un amigo, ni la desviación para realizar alguna compra, ejemplos todos ellos y otros que pone la doctrina para caracterizar la flexibilidad con que la Sala ha entendido el significado de estas normas; en definitiva, “cuando la conducta del trabajador en su desplazamiento para ir o volver al trabajo responde a lo que

---

<sup>38</sup> STSJ de Madrid, Social, 20 enero 2003 (AS 2003/ 21280).

<sup>39</sup> ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, cit., pág. 158.

pudiéramos llamar patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes, lo que se denomina como la actuación del buen padre de familia, debe afirmarse que no hay ruptura del nexo causal”<sup>40</sup>.

En conclusión, en este último caso hemos podido observar cómo la jurisprudencia si es flexible con la parada de tiempo para realizar actividades ajenas al ámbito laboral añadiendo que son hábitos normales de convivencia y de comportamiento común de las personas. Del mismo modo no se ha tenido la misma tolerancia en la tardanza horaria sufrida desde que terminó la jornada laboral y se produjo el accidente, en relación con el trayecto realizado y su distancia kilométrica. Así, “se ha entendido que se rompe el nexo causal cuando el accidente se produce unas dos horas después y a sólo once kilómetros de la empresa, considerándose, en definitiva, que la demora en transitar rompía el elemento cronológico”<sup>41</sup>.

#### **4.4. Elemento mecánico**

Para que un accidente *in itinere* sea considerado de trabajo “es necesario que el trayecto se cubra a pie o empleando un medio de locomoción idóneo, que no suponga un grave e inminente peligro y que esté autorizado expresa o tácitamente por el empresario, careciendo de validez las prohibiciones empresariales arbitrarias o injustificadas”<sup>42</sup>.

En los accidentes laborales de tráfico, lo normal será que el accidente de trabajo se produzca con el vehículo automóvil particular del trabajador o con el suministrado por la empresa, aunque nada impide que puede acontecer con cualquier tipo de vehículo, de transporte público o incluso caminado, “si esta es la racional manera de ir o volver del trabajo que tiene el trabajador accidentado”<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> STSJ de Islas Baleares, Social, 28 septiembre 2017 (AS 2017/2087).

<sup>41</sup> STS, Social, 4 febrero 2011 (JUR 2011, 1638).

<sup>42</sup> MARTÍNEZ BARROSO, M<sup>a</sup>. R.: “Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente *in itinere*”, cit., pág. 25.

<sup>43</sup> ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, cit., pág. 143.

Por otro lado, la idoneidad del transporte viene determinado, según los usos, las costumbres sociales y el tiempo en el que vivimos. Es decir, por norma general es considerado el transporte adecuado para ir al trabajo el coche particular del trabajador, pero hoy en día cada vez son más las personas que usan elementos de transporte no contaminantes, como la bicicleta o el patinete y que además son socialmente aceptados, sin rechazo alguno en la medida en que su utilización no suponga molestias o riesgo para los demás viandantes.

Respecto a este último medio de transporte tan novedoso, hay un pronunciamiento<sup>44</sup> que recoge lo siguiente: “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*. Si lo que se está poniendo en cuestión es el posible uso de ese viaje para esparcimiento, es una cuestión distinta que tiene que ver con las interrupciones, el trayecto, y el tiempo utilizado en el desplazamiento; pero estas cuestiones deben ser analizadas una vez admitido el carácter de medio idóneo para el transporte del artefacto en discusión. Piénsese en medios de transporte admitidos desde antiguo, como puede ser la bicicleta, que es admitida para el desplazamiento empresa-hogar, pero que a pesar de ello, perderá la condición de laboral aquel accidente acaecido en desplazamiento que, realizado en bicicleta (medio idóneo, en términos del recurso) no haya utilizado la vía normal y razonable, sino que haya incluido una marcha de entrenamiento deportivo antes de llegar al domicilio aumentando el tiempo, el recorrido y desviándose del trayecto ordinario”.

En conclusión, mientras ese medio de transporte sea utilizado para ir y volver del trabajo al domicilio y no como un medio para el ocio y el deporte, esta dentro de las consideraciones de accidente de trabajo *in itinere*.

---

<sup>44</sup> STSJ, Cataluña, 12 junio 2014, (AS 2014/1862).

## 5. EL ACCIDENTE EN MISIÓN

### 5.1. Concepto accidente en misión

Con relación al accidente en misión cabe señalar que se trata de una especie del accidente de trabajo, y de creación jurisprudencial, para atender la peculiaridad de aquellos incidentes ocurridos fuera del lugar de trabajo, pero mientras el operario desarrolla su prestación profesional por encargo del empresario para quien desarrolla servicios<sup>45</sup>.

Respecto al lugar de trabajo, la jurisprudencia indica que a estos efectos es todo “lugar en que se está por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el lugar de trabajo habitual. No todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco con la realización de la actividad laboral”, concluyendo, con carácter general, que “no puede considerarse correcto el criterio que sostiene que durante todo el desarrollo de la misión el trabajador se encuentra en el tiempo y el lugar del trabajo, aunque se trate de periodos ajenos a la prestación de servicios, de descanso o de actividades de carácter personal o privado<sup>46</sup>”.

Además, es necesario precisar que el accidente en misión constituye un accidente de trabajo “por sí mismo”. “Son accidentes laborales puros y simples, al ocurrir durante el tiempo (ya sea en la jornada ordinaria o en una extensión extraordinaria de la misma en atención a las circunstancias de la empresa) y en el lugar ( sea éste el propio vehículo o medio de transporte o cualesquiera otro designado por el empresario para desarrollar un cierto cometido) de trabajo , y precisamente con ocasión o consecuencia del desarrollo de la prestación por cuenta ajena<sup>47</sup>”.

En otros términos, es accidente en misión aquél accidente que sufre el trabajador durante el desplazamiento fuera del lugar de trabajo habitual, siguiendo las órdenes del

---

<sup>45</sup> TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente de trabajo en misión*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2010, pág. 20.

<sup>46</sup> STSJ de Madrid, Social, 3 julio 2017 (AS 2017/ 226888).

<sup>47</sup> TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente de trabajo en misión*, cit., pág. 22.

empresario para llevar acabo las obligaciones laborales pertinentes y cumplir con sus prestaciones profesionales.

Por otro lado, pueden señalarse como características configuradoras, el elemento locativo, el causal y el temporal. Respecto al primer elemento, cabe señalar que en este tipo de accidentes el trabajador se está realizando un encargo empresarial que le obliga a desplazarse fuera del centro de trabajo habitual, por lo que cabrá entender como lugar de trabajo aquel en el que en cada momento el trabajador desempeña la misión, o bien el vehículo o medio de transporte utilizado mientras dura el desplazamiento.

“En segundo lugar, respecto al criterio causal, el desplazamiento debe aparecer motivado exclusivamente por razón del cumplimiento de la actividad laboral, en función de las concretas órdenes e instrucciones de la empresa para realizar su trabajo. Por último, en cuanto al elemento temporal, el accidente, en principio, debe sobrevenir en tiempo de trabajo, ya sea durante el desplazamiento, pues durante el mismo se está trabajando, o bien durante el desempeño material del cometido profesional que motivó el desplazamiento”<sup>48</sup>.

Para terminar hay que mencionar ciertas profesiones en las que su prestación laboral queda fuera de la protección de accidente en misión. Por un lado, los profesionales cuya prestación consiste en conducir un medio de transporte, ya sea de viajeros o de mercancías, en cuyo caso, la jurisprudencia ha precisado que, “en sentido estricto, no puede hablarse de accidente en misión, por cuanto el desplazamiento constituye su actividad laboral ordinaria, sin que exista ese desdoblamiento entre trabajo y viaje, que es propio de la misión típica. De cualquier forma, queda claro que estos trabajadores quedan protegidos frente a los eventuales accidentes que puedan sufrir en el desempeño de su tarea a través del régimen común de las contingencias profesionales”<sup>49</sup>. Por otro lado, se encuentran los profesionales cuya prestación no consiste precisamente en utilizar un medio de transporte, pero han de hacerlo de forma cotidiana, como por

---

<sup>48</sup> POQUET CATALÁ, R.: “Últimos perfiles del accidente de trabajo en misión”, *Revista Jurídica de los Derechos Sociales*, vol. 7, núm. 1, 2017, págs. 233 y ss.

<sup>49</sup> STS, Social, 7 febrero 2017 (RJ 2017/ 575).

ejemplo los viajantes o representantes de comercio. Por último, están los trabajadores que no tienen habitualmente que utilizar medios de transporte para trabajar, solamente para desplazarse para ir y volver del trabajo (desplazamiento *in itinere*).

“Es obvio que este accidente de trabajo in misión puede aparecer íntimamente conectado al accidente *in itinere* puesto que la lesión puede producirse en el desplazamiento hacia ese otro lugar del trabajo. Por ello se han de considerar dos elementos:

- El desplazamiento del trabajador para cumplir la misión.
  
- La realización de una actividad concreta encomendada por el empresario, o que se realice para el buen funcionamiento de la empresa, que puede ser ajena a la actividad habitual que tiene atribuida en virtud del contrato de trabajo.

Por ello, habrá que determinar con claridad que la actividad desarrollada por el trabajador está relacionada con la misión encomendada por el empresario”<sup>50</sup>.

### **5.2. Diferencias entre accidente *in itinere* y accidente en misión**

El accidente en misión y el accidente *in itinere*, como dos modalidades distintas que son de un mismo género (el accidente de trabajo), guardan entre sí parecidos y mantienen diferencias que “tienen su principal origen, en las identidades que se observan entre el desplazamiento que caracteriza el accidente en misión y el camino que identifica el accidente *in itinere*”<sup>51</sup>. Por consiguiente, “el accidente de trabajo en misión es fácilmente confundible con el accidente de trabajo *in itinere*, porque ambos suceden en el tiempo de desplazamiento fuera del lugar de trabajo habitual. No obstante, se trata de dos conceptos totalmente diferentes, pues como es sabido el accidente *in itinere* es

---

<sup>50</sup> STS, social, 21 marzo 2018 (JUR 2018/124905).

<sup>51</sup> PÉREZ AMORÓS, F.: “El concepto de accidente de trabajo en misión: una modalidad de accidente de trabajo distinta de la del accidente de trabajo *in itinere*”, en AAVV (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEWO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, cit., pág. 100.

aquel que sufre el trabajador en el trayecto al ir o volver del lugar de trabajo hasta su domicilio, no sucediendo pues en tiempo y lugar de trabajo, mientras que el accidente en misión tiene lugar en el tiempo de trabajo, y en el lugar de trabajo, aunque sea fuera del centro de trabajo habitual, ya que tiene su origen en un encargo del empresario”<sup>52</sup>.

La diferencia entre ambos tipos de accidente de trabajo es sumamente importante, ya que el accidente en misión siempre ha de ser considerado accidente de trabajo, mientras que el acaecido *in itinere* sólo lo será cuando venga provocado por un agente externo; además, “en el primer caso será de aplicación la presunción de laboralidad, mientras en el segundo será sobre el trabajador sobre quien recaiga la carga de probar su naturaleza profesional”<sup>53</sup>. Es decir, una diferencia clara es que el accidente *in itinere* sucede en el recorrido que el trabajador realiza del trabajo al domicilio sin que tenga que suceder dentro del tiempo y lugar de trabajo, mientras que el accidente en misión transcurre mientras el trabajador se encuentra en horario laboral realizando su trabajo habitual. Otra diferencia significativa es que en el accidente *in itinere* el trabajador debe demostrar que existen nexo causal entre la prestación de servicios y el accidente sufrido, mientras que al accidente en misión se le aplica la presunción de laboralidad.

En definitiva, “en la práctica no resulta sencillo siempre diferenciar cuando se está ante un accidente de trabajo *in itinere* o en misión. En una primera aproximación, podría señalarse que el desplazamiento entre el domicilio y el centro de trabajo tendría la condición de *in itinere*, ya que, con carácter general, hasta que el trabajador no llega al lugar de trabajo bajo la dependencia del empresario no puede decirse que concurren las circunstancias del accidente de trabajo en sentido propio. Cosa distinta es que el trabajador realice un viaje para cumplir una tarea laboral desde su propio domicilio sin necesidad de pasar por el centro de trabajo, en cuyo caso, cabría considerar que este accidente sería en misión, siempre que quedara probado que el viaje ha sido por orden empresarial”<sup>54</sup>.

---

<sup>52</sup> POQUET CATALÁ, R.: “Últimos perfiles del accidente de trabajo en misión”, cit., págs. 234.

<sup>53</sup> TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente de trabajo en misión*, cit., pág. 26.

<sup>54</sup> POQUET CATALÁ, R.: “Últimos perfiles del accidente de trabajo en misión”, cit., págs. 236.

En conclusión, si el accidente sucede en el trayecto de ida o vuelta del lugar de trabajo donde había sido desplazado por motivo del trabajo, aunque se vuelva a su domicilio se trata de un accidente en misión y no *in itinere*, “o cuando el trabajador, tras desplazarse a la ciudad en la que debía cumplir el trabajo encomendada, cenó y pernoctó en la misma, volviendo a su lugar de origen al día siguiente, momento en que tiene el accidente de tráfico también es considerado accidente en misión”<sup>55</sup>.

## 6. ACCIDENTE *IN ITINERE* Y RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL

### 6.1. Deber empresarial

Es deber del empresario velar por la seguridad tanto física como psíquica y social de los trabajadores que tenga a su cargo. Este deber se recoge en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales, y en la legislación de la UE, tales como la Directiva 89/391/CEE relativa a las medidas para promover la mejora de la seguridad y salud de los trabajadores en el trabajo y en la Directiva 92/85/CEE, relativa a la protección de la maternidad y de los jóvenes.

El concepto de deber de seguridad empresarial fue introducido por el Estatuto de los Trabajadores dentro del contenido del contrato de trabajo, como un “deber de seguridad del empresario frente al trabajador, que se ha ratificado y ampliado por la LPRL en su artículo 14, como el derecho del trabajador a la protección frente a los riesgos laborales”<sup>56</sup>.

En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la adopción de cuantas medidas sean

---

<sup>55</sup> STSJ La Rioja, Social, 23 febrero 2017 (AS 2017/ 90856).

<sup>56</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, cit., pág. 75.

necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, y el empresario deberá cumplir las obligaciones establecidas en la normativa sobre prevención de riesgos laborales. Es decir, en caso de que exista un riesgo, el empresario está obligado a adoptar las medidas preventivas precisas, siendo el obligado a reparar el daño causado conforme a lo dispuesto en materia de prevención de riesgos laborales. Si el empresario no actúa con la diligencia debida e incumple su obligación de seguridad se desencadenarán una serie de consecuencias establecidas en el artículo 42 de la LPRL, tales como, responsabilidades administrativas, así como, en su caso, responsabilidades penales y civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento.

No hay que olvidar que si el empresario incumple el deber de protección tiene otra consecuencia más y es que, “no solo los trabajadores afectados tiene la posibilidad de exigir al empresario responsabilidades por daño y perjuicios causados en su persona o en sus bienes, sino que también puede hacerlo cualquier otro perjudicado si el origen de los daños y perjuicios es el incumplimiento empresarial de las obligaciones preventivas, estando residenciada la competencia para conocer este tipo de perjuicios en el orden civil”<sup>57</sup>.

## **6.2. Responsabilidad empresarial**

“El empresario debe procurar que todas las circunstancias que rodean al trabajo y que puedan propiciar la posibilidad de que se materialice un accidente *in itinere* y produzca daños para la salud del trabajador puedan estar controladas. No solo porque lo demande la propia idea integral y dinámica de salud en el trabajo, que debe ser un objetivo a integrar en el propio proyecto empresarial, sino también porque se infiere del concepto legal de daño contenido en la LPRL, sin perjuicio de que hubiera sido aconsejable una referencia explícita al concepto de accidente *in itinere* desde la dimensión preventiva”<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, cit., pág. 79.

<sup>58</sup> GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere, un enfoque esencialmente preventivo*, cit., pág. 17.

El concepto de responsabilidad resulta significativo en esta materia ya que será el punto de partida para entender las responsabilidades de todo tipo que recaerán sobre el empresario, defendiendo la doctrina laboralista que todos somos responsables de la siniestralidad laboral, o que lo son todos aquellos que contribuyen en el proceso productivo, como empresarios, administraciones públicas, servicios de prevención, Mutuas colaboradoras con la Seguridad Social. Con esto se quiere decir que el empresario no es el único responsable de los accidentes *in itinere*. En este proceso de prevención actúan más entidades u organismos y hay que tener en cuenta la variedad de factores que influyen en un accidente *in itinere* y en ocasiones aunque haya una considerable prevención es imposible controlar este tipo de siniestralidad laboral al

100%. Así mismo, “no hay que olvidar que el deber de protección empresarial en materia de seguridad y salud forma parte de la relación jurídico- laboral desde la estipulación del contrato y su perfeccionamiento, constituyéndose no solo como una obligación del empresario, sino como un derecho del trabajo”<sup>59</sup>.

Como hemos señalado más arriba el incumplimiento de la obligación empresarial puede dar lugar a responsabilidades administrativas, civiles e incluso penales. Estas dos últimas, sólo se podrán exigir cuando se demuestre que las condiciones laborales han sido un factor determinante para la generación de la lesión.

En cuanto a la responsabilidad penal esta “está prevista para aquellas conductas de especial gravedad, pero no basta para ello la realización de un comportamiento especialmente peligroso, sino que será necesario poner en peligro la vida, la salud y la integridad física de los trabajadores, aunque no se produzca lesión alguna, castigando así, aquellas actuaciones que no faciliten la ausencia de riesgos que derivan de las condiciones laborales. Los posibles sujetos responsables, podrían ser tanto el empresario como los trabajadores encargados de utilizar equipos de trabajo que conlleven riesgos específicos. En caso en que el accidente fuese imprevisible y el daño

---

<sup>59</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, cit., pág. 80.

fuese producido por el propio trabajador y se hubiesen adoptado todas las medidas de seguridad posibles, el empresario no incurrirá en este tipo de responsabilidad”<sup>60</sup>.

Y respecto a la responsabilidad administrativa en materia de Prevención de Riesgos Laborales se reconoce en el artículo 42.1 de la LPRL, si bien su regulación legal se contiene en el TRLISOS. “Esta responsabilidad administrativa laboral cumple una función de tutela en el reconocimiento del derecho del trabajador a su seguridad y salud en la prestación de la actividad laboral, imponiendo las sanciones que legalmente procedan en el ejercicio de su potestad sancionadora. Esas sanciones tienen un fin disuasorio, pues pretenden evitar la realización de nuevas infracciones que afecten a la seguridad y salud en el trabajo”<sup>61</sup>.

“La responsabilidad del empresario no es objetiva, debe concurrir en su conducta cierto grado de culpabilidad, como exigencia general de la potestad sancionadora. En el ámbito preventivo, esta exigencia de culpa hay que ponerla en relación con la previsibilidad y evitabilidad de la propia acción u omisión que ha supuesto el incumplimiento e la norma y no tanto con el resultado antijurídico. En cualquier caso, el caso fortuito, la fuerza mayor o el error serán factores que pueden modular la responsabilidad empresarial”<sup>62</sup>.

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

---

<sup>60</sup> QUIRÓS HIDALGO, J.G. : “Responsabilidad administrativa y penal derivada del incumplimiento de la normativa sobre prevención de riesgos laborales”, en AA.VV. : ( FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, J.J. y FERNÁNDEZ- COSTALES MUÑIZ, J., Dirs.) *Doctrina jurisprudencial en materia preventiva*, Eolas, León, 2008, págs. 505 y ss.

<sup>61</sup> GARCÍA BLASCO. J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere, un enfoque esencialmente preventivo*, cit., pág. 21.

<sup>62</sup> GARCÍA BLASCO. J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere, un enfoque esencialmente preventivo*, cit., pág. 22.

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

### **6.3. Planes de movilidad de los empresarios.**

En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. Para ello, realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para proteger la seguridad y salud de sus trabajadores. “No hay que olvidar que la adopción de medidas de seguridad destinadas a la reducción de la siniestralidad laboral es tarea que compete a empresarios y trabajadores, también a las Mutuas, pero siempre conforme a los fines y actividades que el Derecho asigna a estas en tanto que entidad colaboradora en la gestión del Sistema de la Seguridad Social”<sup>63</sup>.

Además, si el empresario incumple alguna de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales y a raíz de este incumplimiento se lleva a cabo un accidente o el trabajador contrae una enfermedad que causa lesiones o daños a uno de sus trabajadores tendrá lugar la responsabilidad contractual. Si por el contrario el empresario fuera declarado insolvente y no tuviera acordado seguro de responsabilidad civil, “el empresario responderá con sus bienes presentes y futuros” (art. 1911 Código Civil).

Algunas de las medidas que el empresario deberá llevar a cabo para proteger a sus empleados de los riesgos que pueden derivarse de las condiciones de trabajo y que influya en el resultado de un accidente *in itinere* son, entre otras:

---

<sup>63</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, cit., pág. 81.

- “Procurar que las jornadas no sean excesivas para evitar cansancio en la medida en que la fatiga infiere una pérdida exponencial de las capacidades del trabajador (pérdida de atención, menor capacidad del oído de percibir o diferenciar sonidos, errores en la interpretación de las formas, etc.).
  
- Diversidad de tareas para evitar carga mental.
  
- Evitar problemas de ansiedad en las relaciones interpersonales a través del respeto.
  
- Controlar las condiciones materiales de trabajo para evitar concentraciones de sustancias de determinados agentes que puedan tener efectos secundarios sobre la capacidad de conducción (colas, disolventes o pesticidas)”<sup>64</sup>.

Para la prevención de este riesgo de accidente *in itinere* el empresario deberá incluir en la empresa un plan de movilidad sostenible y de seguridad vial dentro de las políticas de Prevención de Riesgos Laborales para que los trabajadores dispongan de una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Se hace cada vez más necesario que las empresas tomen conciencia del riesgo de accidente laboral de tráfico, e impulsar planes de movilidad como medio para minimizarlos se ha convertido en la medida más eficaz. “El objetivo de estos planes es la promoción y potenciación de medios alternativos al vehículo privado, o más seguros si se realiza en este medio, para los desplazamientos al centro de trabajo de sus trabajadores. Esto proporcionará beneficios, tanto económicos y en materia de salud, como medioambientales”<sup>65</sup>. Cuando una empresa se plantea incorporar la Seguridad Vial en su política de prevención de riesgos laborales, se encuentra ante la incógnita de cómo iniciar el camino para introducir una cultura de la seguridad vial entre los recursos

---

<sup>64</sup> GARCÍA BLASCO. J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere, un enfoque esencialmente preventivo*, cit., pág. 18.

<sup>65</sup> FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial): “Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales”, DGT, 2010, pág. 7.

humanos que conforman la organización. “Este camino se puede iniciar a través de la realización de cursos de formación para los trabajadores. En muchos casos, este tipo de formación se integra en los cursos iniciales de prevención, al que asisten todos los empleados de la empresa”<sup>66</sup>.

Algunos modelos de la formación que se imparte en las empresas puede ser cursos presenciales, cursos on-line, charlas informativas o entrega de dossiers de seguridad o manuales. La dedicación exigida al empleado es muy breve, entre 2 horas o 30 minutos, en caso de los cursos, o la lectura de la documentación entregada, de forma que los contenidos de estas acciones formativas tienen un carácter muy generalista.

A continuación, se desarrollara un listado de medidas que la empresa puede adoptar para disminuir los riesgos asociados a los desplazamientos *in itinere*.

(Figura 2)<sup>67</sup>

**Establecer incentivos económicos o sociales para una mayor utilización del transporte público o de empresa.**

La empresa establece incentivos económicos o sociales para que sus trabajadores opten por el transporte público o de empresa: abonos de transporte (pagando total o parcialmente el billete de transporte público), pluses económicos para los que utilizan el transporte de empresa, sorteo entre los trabajadores que utilizan el transporte de empresa de regalo de estancia de fin de semana en hotel de turismo, etc.

---

<sup>66</sup> FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial): “Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales”, cit., pág. 12.

<sup>67</sup> FRATERNIDAD MUPRESA: “Guía práctica para la elaboración del plan de movilidad”, 2016, pág. 24.

**Realizar gestiones con las autoridades competentes para inducir mejoras en el transporte público.**

- Establecer paradas cercanas a la empresa.
- Conseguir horarios de transporte público coincidentes con la entrada/salida del trabajo.
- Aumento o establecimiento de frecuencias adecuadas de transporte público.
- Colocación de marquesinas en paradas.

**Informar a los trabajadores sobre las rutas y horarios del transporte público.**

La empresa debe informarse sobre los diferentes tipos de transporte público que se pueden utilizar para acceder hasta el puesto de trabajo así como su horario y frecuencia. Dará a conocer dicha información mediante el tablón de anuncios, envío de correo informativo al domicilio, envío de correo electrónico o medios similares a los que tenga acceso todos los integrantes de la plantilla.

**Implantar rutas de empresa con autobuses o microbuses.**

La empresa contratará un servicio de autobuses o microbuses que diariamente realizarán una ruta preestablecida, recogiendo en las diferentes paradas a los trabajadores y trasladándolos hasta el centro de trabajo.

**Implantar un transporte colectivo tipo lanzadera.**

En aquellos casos en los que los trabajadores no utilicen el transporte público por encontrarse la parada alejada del lugar de trabajo, la empresa contratará los servicios de un autobús o microbús para que recoja a los trabajadores en dicha parada o ruta de paradas de transporte público y los traslade hasta el lugar de trabajo. De igual modo se procederá al finalizar la jornada de trabajo.

**Promover el uso del coche compartido en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo.**

- Información y ayuda para compartir coches privados, provocando la realización de reuniones informativas, anunciándolo en el tablón de anuncios o intranet.
- Poner a disposición de los trabajadores coches o furgonetas de empresa para el transporte colectivo.
- Invitar a los trabajadores mediante reuniones o campañas el empleo de coche compartido.

**Actuar sobre la flexibilidad horaria de los horarios de entrada y salida.**

Permitir la entrada y salida a distintos horarios para poder acceder a transporte público o moverse en horarios con menos congestión de tráfico.

Cuando la empresa identifica que el tiempo que sus trabajadores necesitan para acceder al puesto de trabajo es mayor debido al atasco existente a la hora de entrada y salida del mismo, la empresa debería modificar dicho horario para no hacerlo coincidir con las empresas del entorno.

**Establecer incentivos a la eliminación de los desplazamientos al mediodía para comer.**

Cuando los trabajadores tienen jornada partida, los viajes de ida y vuelta se multiplican por dos. La empresa puede establecer diferentes medidas, que sin cambiar el tipo de jornada, motive a los trabajadores para no trasladarse a su domicilio a la hora de comer. Se puede por ejemplo:

- Disminuir el tiempo establecido para la comida.
- Adecuar una dependencia como comedor con cocina, microondas, vajilla, cubertería, mesas, sillas, etc. de forma que los trabajadores puedan traer comida desde su domicilio.
- Proporcionar un menú gratuito o reducido a todos los trabajadores que opten por comer en el comedor del centro de trabajo.

Establecer con restaurantes del entorno precios reducidos para los empleados de la empresa o proporcionar tickets de comida con restaurantes concertados.

**Permitir el establecimiento de semana comprimida eliminando algún día o turno de trabajo.**

La empresa facilitará siempre que la realización del trabajo lo permita, que los trabajadores puedan comprimir las horas de trabajo en menos días o turno, disminuyendo así el número de traslados efectuados.

## 7. EXCLUSIONES E INTERVENCIÓN DE TERCEROS

Como es conocido, para estar en presencia de un accidente *in itinere* es preciso apreciar en él esos cuatro elementos analizados que la jurisprudencia viene identificando como elementos teleológico, cronológico, mecánico y topográfico, por cuanto su concurrencia permite deducir que hay una relación de causalidad entre la prestación de trabajo y el resultado dañoso, respaldando así el carácter profesional del riesgo y de su resultado. “Aunque presentes esos cuatro elementos, la concurrencia de determinadas circunstancias tiene como efecto la ruptura de esa relación de causalidad y puede, por tanto, privar al accidente de su naturaleza profesional o laboral”<sup>68</sup>.

Así pues, según el artículo 156. 4 de la LGSS “no tendrán la consideración de accidente de trabajo:

- Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo.
- Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.
- Los provocados a consecuencia de un tercero que no guarde alguna relación con el trabajo.”

### 7.1. Fuerza mayor

No tienen la consideración de accidente de trabajo los debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que ninguna relación guarde con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente.

“La mayoría de los accidentes ocurridos a los trabajadores son cubiertos por el sistema de la Seguridad Social, siendo muy pocos los sucesos excluidos de dicha protección y que entrarían dentro del concepto de fuerza mayor. Por ello existen muy pocos

---

<sup>68</sup> VIQUEIRA PÉREZ, C.: “Un apunte acerca del consumo de alcohol y drogas en el accidente *in itinere*”, en AA.VV. : (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEVO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, cit., págs. 155 y ss.

pronunciamientos que excluyen la calificación del accidente laboral por este motivo. A día de hoy, no tendrían tal consideración los fenómenos de la naturaleza, como la insolación, el rayo, y otros fenómenos análogos, debido que pueden ser previsibles y se pueden adoptar las medidas de prevención necesaria”<sup>69</sup>. Quizá el supuesto que mejor encaja en dicho concepto sea la guerra.

## **7.2. Imprudencia temeraria o dolo**

La imprudencia temeraria del trabajador impide la calificación del accidente como accidente de trabajo pero el legislador no describe ni define qué deba entenderse por imprudencia temeraria a estos efectos la jurisprudencia ha venido perfilando este concepto, afirmando que “imprudencia temeraria es aquella conducta del trabajador en la que asume riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves, ajenos al usual comportamiento de las personas y que pone de manifiesto un patente desprecio del riesgo y de la prudencia más elemental exigible”<sup>70</sup>.

Hay que tener en cuenta que el concepto de imprudencia temeraria no tiene en el ámbito de la Seguridad Social la misma significación que en el campo penal, desde el momento en que los bienes jurídicos protegidos en uno y otro caso son distintos, requiriéndose una mayor intensidad en la conducta cuando se trata de reprochar penalmente determinadas acciones u omisiones. En el ámbito penal, las consecuencias que se anudan a la imprudencia temeraria tienen por objeto proteger a la sociedad de los riesgos causados por conductas imprudentes y en el ámbito de la seguridad Social se limita a debilitar la protección otorgada al trabajador imprudente.

---

<sup>69</sup> BALLESTER PASTOR, M<sup>a</sup>. A.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas*, cit., pág. 80.

<sup>70</sup> VIQUEIRA PÉREZ, C.: “Un apunte acerca del consumo de alcohol y drogas en el accidente in itinere”, en AAVV (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEWO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, cit., pág. 160.

La simple infracción de las normas reguladoras del tráfico no implica, por sí sola, la aparición de una conducta imprudente calificada de temeraria, pues es obvio que no todas ellas tienen el mismo alcance e intensidad, “debiendo analizarse en cada caso concreto las circunstancias de hecho que concurren en el supuesto litigioso en relación con las particularidades que rodean la conducta del trabajador que ha de valorarse a los efectos de encuadrarla como temeraria o no”<sup>71</sup>.

En definitiva, podemos decir que la impudencia temeraria “es aquella conducta del trabajador en que, excediéndose del comportamiento normal de una persona, se corra un riesgo innecesario que ponga en peligro la vida o los bienes, conscientemente, o cuando el trabajador consciente y voluntariamente, contraría las órdenes recibidas del patrono, o las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal”<sup>72</sup>.

### **7.3. Agresión de un tercero**

Otra circunstancia que se pueda dar en el accidente *in itinere*, es que este sea causado por una tercera persona. Si las condiciones de trabajo que provocan el daño, depende de un tercero, que no está vinculado con el accidente por relación contractual laboral tendríamos que acudir a la vía civil, ya que la relación contractual de trabajo es requisito imprescindible para el acceso a la vía laboral. Por el contrario “si nos encontramos que el tercero es un trabajador de la empresa, sí que podríamos encontrarnos en un supuesto de intervención de tercero cuya competencia correspondería al orden social”<sup>73</sup>.

La jurisprudencia al respecto señala que “si el accidente es consecuencia de la culpa civil o criminal de un tercero (el empresario, un compañero de trabajo o un tercero ajeno a la empresa), puede constituir un auténtico accidente de trabajo siempre y cuando guarde alguna relación con el trabajo.

---

<sup>71</sup> STS, Social, 27 noviembre 2017 (JUR 2018/ 14586).

<sup>72</sup> CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*, cit., págs. 42 y ss.

<sup>73</sup> MONERRI GUILLÉN, C.: *La responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo*, cit., pág. 95.

En estos casos, el elemento determinante para calificar el accidente como de trabajo o no, es la existencia de una relación causa-efecto con el trabajo mismo, de modo que si esta concurre estamos en presencia de un accidente de trabajo, pero si la agresión procede de asuntos personales ajenos al trabajo no estaremos ante un accidente de trabajo”<sup>74</sup>. Específicamente el TS ha establecido que no se considera accidente de trabajo si la agresión se debe a rencillas personales ajenas al trabajo (STS de 20 de junio de 2002); en cambio, sí se considerará accidente de trabajo cuando el agresor no tiene relación alguna con el trabajador (STS de 20 de febrero de 2006).

La agresión de un tercero acarrea diferentes debates, ya que “no puede negarse que la actuación de un tercero, incluso con culpabilidad civil o criminal concurrente, no debe impedir, en algunos casos, la declaración de accidente de trabajo. Y así, cuando la actuación de ese tercero se revela que tiene su razón de ser en el trabajo realizado por la víctima o con ocasión de este último, indudablemente, no se podrá negar el carácter de accidente laboral a la agresión sufrida en tales circunstancias. Sin embargo, cuando los hechos enjuiciados, aunque materialmente se produzcan en el trayecto que conduce al centro de trabajo y precisamente cuando se inicia dicho trayecto, si responden a una motivación claramente ajena al trabajo, en sí mismo considerado, es evidente que a tenor del apartado b) del núm. 5 del art. 156 LGSS no puede calificárseles de propio accidente laboral.

No existe, por tanto, una doctrina que, definitiva y unívocamente, sea aplicable a la singularidad del caso que hoy enjuiciamos. 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”<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> STS, Social, 24 mayo 2016 (RJ 2016/673).

<sup>75</sup> STSJ de Cataluña, Social, 9 mayo 2017, (AS 2017/1066).

#### 7.4. Accidentes de tráfico

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

- **Exceso de velocidad**

“Se entiende, en esencia, que un exceso moderado de velocidad, es decir, una velocidad por encima del límite legal pero no abiertamente insensata, o absolutamente injustificable, forma parte de la imprudencia profesional (que es consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo) de apreciación analógica para los accidentes *in itinere*. El problema radica, naturalmente, en concretar cuál es ese límite a partir del cual la imprudencia deja de ser profesional y se considera temeraria, impidiendo, en definitiva, que se considere que el resultado lesivo del accidente de tráfico es consecuencia de un accidente de trabajo”<sup>76</sup>.

- **Tasa de alcoholemia y sustancias**

Desde el punto de vista de la Seguridad Social, en un principio, los accidentes derivados del consumo de alcohol, drogas y otras sustancias tienen lugar sin conexión con la actividad laboral casi siempre transcurren por la vía del accidente no laboral o de la enfermedad común. Las cosas cambian y surgen los problemas cuando el siniestro bajo tales circunstancias ocurre en el ámbito laboral.

“La ingesta de alcohol o drogas por parte del trabajador únicamente tiene potencialidad para excluir el carácter profesional del accidente en los casos en que esta ingesta pueda calificarse como conducta constitutiva de una imprudencia temeraria por parte del

---

<sup>76</sup> ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, cit., págs. 170 y ss.

trabajador”<sup>77</sup>. Podemos considerar que existe imprudencia temeraria cuando el trabajador con su actuación esté poniendo de manifiesto que, consciente de la situación en que se encuentra, acepta, la realización de un acto arriesgado e innecesario para su actividad laboral sin tener en cuenta cualquier cuidado. Según la jurisprudencia, “no se puede hacer una declaración general, como en esencia se propugna, sobre si una determinada tasa de alcoholemia puede configurarse como la imprudencia que rompe la relación de causalidad. La imprudencia se configura en relación con las circunstancias de hecho que se dan en cada supuesto litigioso, y esas circunstancias concurrentes son de apreciación inicial del juzgador en cada caso concreto, para determinar si existe o no la causa de exclusión de la presunción de laboralidad”<sup>78</sup>.

Hay puestos que el hecho de consumir alcohol hacen que el trabajo se convierta en un riesgo y cause un daño tanto para el trabajador como para terceras personas. Estamos hablando de puestos que requieren un alto nivel de concentración para llevar a cabo las funciones a desempeñar así como que, durante el desarrollo de funciones se pueda poner en riesgo la seguridad y salud de terceras personas. Por ello podemos incluir a los trabajadores que ocupan puestos de conducción de vehículos en el grupo de puestos con más alto riesgo en provocar un accidente. “Se trata de puestos en los que la concentración a la hora de desempeñar las funciones es clave para que las mismas se desarrollen de manera correcta. Un despiste o una merma en las capacidades del trabajador para reaccionar ante los imprevistos posibles pueden suponer un accidente, provocando daños en su salud o en la de otras personas”<sup>79</sup>.

“La repercusión del alcohol y las drogas sobre el accidente a partir del criterio dado por la asunción de un riesgo con su ingesta que sea manifiesto y al margen de la conducta usual, bajo la consideración abstracta del ciudadano normal o de creer y proceder de los compañeros de profesión, ha tratado de concretarse en numerosas ocasiones a partir de

---

<sup>77</sup> VIQUEIRA PÉREZ, C.: “Un apunte acerca del consumo de alcohol y drogas en el accidente *in itinere*”, en AA.VV.: (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEVO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, cit., pág. 156.

<sup>78</sup> STS, Social, 2 marzo 2015 (JUR 2015/ 110960).

<sup>79</sup> MARÍN MALO, M.: *La prevención del consumo de alcohol en el medio laboral*, 1ªed., Cizur Menor (Aranzadi-Thomson), 2018, pág. 79.

la cuantía de lo consumido , en el entendimiento de que a partir de un cierto umbral existe ese claro riesgo para que el trabajador pueda desarrollar su actividad, en realidad cualquier actividad, aun cuando según profesiones y sectores productivos el canon debería ser mucho más estricto”<sup>80</sup>.

### **7.5. Enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto**

En el caso del infarto de miocardio, su consideración como enfermedad es clara. Ahora bien, lo que resulta difícil es probar que la única causa que lo desencadenó -como exige el artículo 156.2 e) LGSS- fue el trabajo. De ahí que, si tiene lugar en el tiempo y lugar de trabajo, se opte por partir del concepto amplio de lesión del artículo 156.1 LGSS y aplicarle la presunción del artículo 156.3 LGSS, “la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo 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; 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”<sup>81</sup>. Si, por el contrario, “acontece fuera del tiempo y lugar de trabajo, como sucede, por ejemplo, en el accidente *in itinere* , habrá que demostrar la conexión con el mismo, lo cual no suele ser tarea sencilla”<sup>82</sup>.

En los infartos de miocardio, muchas veces no hay una causa exclusiva sino varias: hereditarias, alimentación, otras sustancias presentes en el medio ambiente, etc., y “las circunstancias y factores presentes en el ambiente laboral, en su caso, sólo han sido un elemento más que, sumado a los demás, provocan la enfermedad”<sup>83</sup>. Con esto se quiere

---

<sup>80</sup> FERNANDÉZ DOMÍNGUEZ, J.J.: *Informe ejecutivo sobre consumo de alcohol, drogas y otras sustancias en el ámbito laboral*, CEOE, Madrid, 2014, pág. 88.

<sup>81</sup> STSJ, Andalucía, Sevilla, 8 noviembre 2017 (JUR 2018\12647).

<sup>82</sup> MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, M.A.: “ El infarto sufrido en el ejercicio de funciones representativas como accidente laboral”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11, 2010, págs. 15.

<sup>83</sup> TOSCANI GIMÉNEZ, D.: “ El infarto de miocardio *in itinere*, ¿accidente de trabajo o no?”, *Gestión Práctica de Riesgos Laborales: Integración y Desarrollo de la Gestión de la Prevención*, núm. 47, 2008, pág. 21

decir que este tipo de enfermedad o dolencia en ocasiones es considerado una enfermedad común, por lo que el trabajo desempeñado tiene poco que ver con su desarrollo. Para considerar este tipo de enfermedad como accidente de trabajo “las lesiones que sufra el trabajador deben manifestarse durante el tiempo y el lugar del trabajo”<sup>84</sup>, es decir, demostrar que el trabajo o el esfuerzo llevado a cabo para trabajar son el detonante de sufrir esta enfermedad.

Por norma general, en el caso de sufrir un infarto *in itinere* este debe producirse dentro de lo entendido estrictamente como jornada laboral y del espacio físico del recinto de la empresa. La jurisprudencia ha mantenido, por ejemplo, que “no se aplica la presunción cuando el trabajador está en el garaje o aparcamiento de su domicilio o de la empresa, ni tampoco, durante todo el trayecto de ida o vuelta a casa del trabajo, precisamente por no tratarse de tiempo y lugar de trabajo”<sup>85</sup>. “Como ha precisado cierto sector doctrinal, reposa sobre la ficción legal de que el itinerante, en tanto realiza su recorrido, es considerado como trabajador en funciones, y por consiguiente, cualquier mal que le sobrevenga vale como accidente de trabajo, reputándose, de esta manera, centro de trabajo el trayecto e *iter laboris* y tiempo de trabajo el invertido en el camino hasta/desde el lugar de prestación de servicios”<sup>86</sup>.

En la actualidad depende de los supuestos, a veces la jurisprudencia tiene en cuenta ciertas exigencias, para que el infarto sufrido en el trayecto de ida o vuelta del trabajo sea considerado accidente laboral, como que ocurra en un tiempo razonablemente próximo a la hora de entrada o de salida, que el trayecto sea el habitual, que el medio de transporte sea el adecuado y que el trayecto comienza una vez fuera del domicilio y dura hasta que llega a la empresa, o sea que si por ejemplo le ocurre en su domicilio antes de dirigirse al trabajo es un accidente común.

---

<sup>84</sup> STS, Social, 21 marzo 2017 (JUR 2017/105375).

<sup>85</sup> TOSCANI GIMÉNEZ, D.: “ El infarto de miocardio *in itinere*, ¿accidente de trabajo o no?”, cit., pág. 23.

<sup>86</sup> MARTÍNEZ BARROSO, M<sup>a</sup> REYES.: “El infarto de miocardio ¿Hacia el final del desbordamiento de la protección del riesgo profesional?. *Revista Tribunal Social*, núm. 194, 2007, pág. 17.

En definitiva, se puede decir que la jurisprudencia suele exigir la constatación del preceptivo nexo causal entre el trabajo y la lesión producida por el infarto en el trayecto, negando la existencia de accidente de trabajo *in itinere* por el sólo hecho de exteriorizarse el trastorno funcional durante el desplazamiento. Esto es, “exige que el trabajador demuestre fehacientemente que el infarto tiene su causa en algún hecho o circunstancia relacionada directamente con el trabajo y no se aplica, en consecuencia, la presunción legal por no tratarse estrictamente de tiempo y lugar de trabajo”<sup>87</sup>.

---

<sup>87</sup> TOSCANI GIMÉNEZ, D.: “ El infarto de miocardio *in itinere*, ¿accidente de trabajo o no?”, cit., pág. 24.

### III. CONCLUSIONES

#### PRIMERA:

Este Trabajo de Fin de Máster se ha centrado principalmente en desarrollar el accidente de trabajo *in itinere* y valorar el conjunto de los elementos que lo componen, así como estudiar la responsabilidad empresarial y la incidencia de la intervención de terceros en esta modalidad de accidente.

#### SEGUNDA:

Aunque este tipo de accidente esté regulado en el artículo 156 de la Ley de Seguridad Social no hay que olvidar que han sido los tribunales quienes han ido delimitando los del accidente surgido en el trayecto de ida o regreso al trabajo.

#### TERCERA:

La primera sentencia que identificó este tipo de accidente fue la STS de 1 julio 1954. Su razonamiento fue que el desplazamiento se produce como acto necesario para la prestación laboral, es decir, sin trabajo no habría desplazamiento y sin desplazamiento no habría accidente.

#### CUARTA:

Para que el accidente *in itinere* sea considerado accidente laboral requiere un nexo entre el trabajo y el accidente, no basta con que se presuma esa relación, sino que es necesario que se pruebe que existe un enlace preciso y directo.

#### QUINTA:

El empresario es el principal responsable del accidente *in itinere* por lo que debe proteger al trabajador ante dicho accidente, para el cual esta obligado a llevar a cabo planes de movilidad para formar e informar a los trabajadores sobre los riesgos asociados a los desplazamientos, ya que es según las estadísticas del Ministerio de Empleo y Seguridad Social el accidente de tráfico constituye la quinta causa de muertes

más frecuentes en España.

SEXTA:

Desde 2017, tras la aprobación de la Ley de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo se introduce al trabajador autónomo dentro de la cobertura de accidente *in itinere*, reconociendo el derecho al trabajador por cuenta propia a recibir una prestación por incapacidad laboral, siempre y cuando este cotice por contingencias profesionales. Es decir, se acercan los derechos laborales de los trabajadores asalariados a los trabajadores autónomos.

SEPTIMA:

Los accidentes *in itinere* pueden suceder por muchas circunstancias y sucesos constitutivos en el trayecto de ida o vuelta. Una de las causas más frecuentes es el consumo de alcohol, aquí hay diferente debate entrando a valorarse la imprudencia temeraria del trabajador para poder evaluar este accidente como laboral o como enfermedad común.

OCTAVA:

En el caso del accidente de miocardio cuando un trabajador fallece por esta causa la única forma de determinar que tal acontecimiento es un accidente laboral es mediante la vía del art. 156.3 del TRLGSS. Cuando la lesión concorra en tiempo y lugar de trabajo salvo la existencia de una prueba en contrario que pueda demostrar fehacientemente la falta de relación laboral entre la muerte y el trabajo, consideraremos que estamos ante un accidente laboral. La jurisprudencia está dividida en considerar cuando aplicamos esta presunción, es decir, una parte no considera accidente laboral cuando el trabajador sufre un infarto en el garaje de su domicilio o en el propio aparcamiento de la empresa mientras que otra parte de la doctrina considera que estamos ante un accidente laboral considerando ese trayecto como obligatorio para ir a trabajar.

#### IV. BIBLIOGRAFÍA.

ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J.L.: *Instituciones de Seguridad Social*, 18ª ed., Madrid, Civitas, 2002.

ÁLVAREZ CUESTA, H.: “Capítulo II. El RETA como régimen general de los trabajadores autónomos”, en AA.VV.: (FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, J.J. y MARTÍNEZ BARROSO, M.R., Dirs., ÁLVAREZ CUESTA, H., Coord.): *Regímenes y Sistemas Especiales de la Seguridad Social*, 1ª ed., Cizur Menor (Aranzadi – Thomson), 2011.

ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A.V.: *Accidentes laborales de tráfico*, 3ª ed., Cizur Menor, (Aranzadi- Thomson), 2015.

BALLESTER PASTOR, Mª. A.: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas*, Albacete, Bomarzo, 2007.

CARRILLO LÓPEZ, A.: “Análisis jurisprudencial del accidente de trabajo in itinere. Comentario de la Sentencia del TS de 14 de febrero de 2017”, *Revista internacional y comparada de Relaciones Laborales y Derecho de Empleo*, núm. 2, 2017.

CAVAS MARTÍNEZ, F.: *El accidente de trabajo in itinere*. Madrid, Tecnos, 1994.

CRUZ VILLALÓN, J.: “Responsabilidades de los trabajadores en materia de seguridad vial”, en AA.VV.: (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEWO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, 1ª ed., Albacete, Bomarzo, 2017.

FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, J.J.: *Informe ejecutivo sobre consumo de alcohol, drogas y otras sustancias en el ámbito laboral*, CEOE, Madrid, 2014.

FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial): “Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales”, DGT, 2010.

FRATERNIDAD MUPRESA: “*Guía práctica para la elaboración del plan de movilidad*”, 2016.

GALA DURÁN, C.: “Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente “in itinere”: perspectivas legal y judicial”, *La Administración Práctica*, núm. 5, 2015.

GARCÍA BLASCO, J y PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere, un enfoque esencialmente preventivo*, Granada, Comares, 2009.

GRIS GONZÁLEZ, J.C.: “El accidente in itinere y Tribunal Supremo”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 165, 2014.

KAHALE CARRILLO, D.T.: “Nuevas notas al accidente de trabajo in itinere”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 22, 2010.

MARÍN MALO, M.: *La prevención del consumo de alcohol en el medio laboral*, 1ªed., Cizur Menor (Aranzadi-Thomson), 2018, pág. 79.

MARTÍNEZ BARROSO, M<sup>a</sup> REYES.: “El infarto de miocardio ¿Hacia el final del desbordamiento de la protección del riesgo profesional?”, *Revista Tribunal Social*, núm. 194, 2007.

MARTÍNEZ BARROSO, M<sup>a</sup>. R.: “Los accidentes de circulación como riesgo laboral: caracterización jurídica del accidente *in itinere*”, *Gestión práctica de riesgos laborales: integración y desarrollo de la gestión de la prevención*, núm. 75, 2010

MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, M.A.: “ El infarto sufrido en el ejercicio de funciones representativas como accidente laboral”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11, 2010, págs. 15.

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

PÉREZ AMORÓS, F.: “El concepto de accidente de trabajo en misión: una modalidad de accidente de trabajo distinta de la del accidente de trabajo in itinere”, en AA.VV.: (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEVO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, 1ª ed., Albacete, Bomarzo, 2017, pág. 100.

POQUET CATALÁ, R.: “Últimos perfiles del accidente de trabajo en misión”, *Revista Jurídica de los Derechos Sociales*, vol. 7, núm. 1, 2017.

QUIRÓS HIDALGO, J.G.: “Responsabilidad administrativa y penal derivada del incumplimiento de la normativa sobre prevención de riesgos laborales”, en AA.VV.: ( FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, J.J. y FERNANDÉZ- COSTALES MUÑIZ, J., Dirs.) *Doctrina jurisprudencial en materia preventiva*, Eolas, León, 2008.

SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial”, *Revista Doctrinal Aranzadi*, núm. 1, 2013.

SERNA CALVO, M.: “La nueva realidad social y el accidente “in itinere” en la jurisprudencia”, *Iuslabor*, núm. 2, 2014.

TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente de trabajo en misión*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2010.

TOSCANI GIMÉNEZ, D.: “ El infarto de miocardio in itinere, ¿accidente de trabajo o no?”, *Gestión Práctica de Riesgos Laborales: Integración y Desarrollo de la Gestión de la Prevención*, núm. 47, 2008.

TOSCANI GIMÉNEZ, D.: “Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 161, 2014.

VIQUEIRA PÉREZ, C.: “Un apunte acerca del consumo de alcohol y drogas en el accidente *in itinere*”, en AA.VV.: (TOSCANI GIMÉNEZ, D. y ALEGRE NUEVO M., Dirs.), *Seguridad vial de los trabajadores*, 1ª ed., Albacete, Bomarzo, 2017.

**V. ANEXO JURISPRUDENCIAL**

STSJ de Madrid, Social, 2 febrero 2018 (AS 2018/668).

STS, Social, 21 marzo 2018 (JUR 2018/124905).

STS, Social, 17 abril 2018 (JUR 2018/125923).

STS, Social, 27 noviembre 2017 (JUR 2018/ 14586).

STS, Social, 9 noviembre 2017 (JUR 2017/312621).

STSJ de Andalucía, Sevilla, 8 noviembre 2017 (AS 2018\12647).

STS, Social, 29 Septiembre 2017 (JUR 2017/276370).

STSJ de Islas Baleares, Social, 28 septiembre 2017 (AS 2017/2087).

STSJ de Madrid, Social, 3 julio 2017 (AS 2017/ 226888).

STS, Social, 10 mayo 2017 (JUR 2017/ 163662).

STSJ de Cataluña, Social, 9 mayo 2017, (AS 2017/1066).

STS, Social, 21 marzo 2017 (JUR 2017/105375).

STSJ de La Rioja, Social, 23 febrero 2017 (AS 2017/ 90856).

STS, Social, 14 febrero 2017 (RJ 2017/1116).

STS, Social, 7 febrero 2017 (RJ 2017/ 575).

NATALIA PASTOR VALDÉS  
EVOLUCIÓN DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*

---

STS, Social, 24 mayo 2016 (RJ 2016/673).

STS, social, 9 febrero 2016 (JUR 2016/ 47270).

STS, Social, 2 marzo 2015 (JUR 2015/ 110960).

STSJ de Cataluña, 12 junio 2014, (AS 2014/1862).

STS, Social, 26 diciembre 2013 (RJ 2014/ 371).

STS, Social, 14 febrero 2011 (RJ 2011/ 2736).

STS, Social, 4 febrero 2011 (JUR 2011, 1638).

STS de Madrid, Social, 20 enero 2003 ( AS 2003/ 21280).

