



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

**LA REVISIÓN JURISPRUDENCIAL DEL
CONCEPTO DE ACCIDENTE DE
TRABAJO *IN ITINERE*: ULTIMAS
TENDENCIAS JURISPRUDENCIALES**

Autor: José María Echeagaray Mesequer
5º E3 A
Derecho del Trabajo

Tutora: Dolores Carrillo Márquez

Madrid
Abril 2020

| ÍNDICE | Pág. |
|---|-------------|
| Índice | 2 |
| Abreviaturas | 4 |
| 1. INTRODUCCIÓN | 5 |
| 1.1 Objetivo y metodología | 5 |
| 1.2 Relevancia del tema | 6 |
| 2. CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS DEL CONCEPTO | |
| GENERAL DE ACCIDENTE DE TRABAJO | 7 |
| 2.1 Definición accidente de trabajo común | 7 |
| 2.2 Elementos configuradores | 9 |
| a) Elemento subjetivo: trabajador por cuenta ajena | 9 |
| b) Elemento objetivo: lesión corporal | 10 |
| c) Nexos causales | 11 |
| 2.3 Accidente de trabajo “en misión” | 11 |
| 3. EL ACCIDENTE DE TRABAJO “IN ITINERE” | 12 |
| 3.1 Gestación jurisprudencial | 13 |
| 3.2 Evolución normativa | 17 |
| a) Convenio 121 de la Organización Internacional del Trabajo, de 1964 | 18 |
| b) Ley de Seguridad Social, de 21 de abril de 1966 | 19 |
| c) Reglamento (CEE) nº 1408/71 del Consejo, de 14 de junio de 1971.... | 21 |
| d) Ley General de Seguridad Social, de 20 de julio de 1974 | 21 |
| e) Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, de 20 de junio de 1994 | 22 |

| | |
|--|----|
| f) Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, de 30 de octubre de 2015 | 24 |
| 3.3 Elementos esenciales configuradores del accidente de trabajo “ <i>in itinere</i> ” | 25 |
| a) Elemento teleológico | 26 |
| b) Elemento geográfico | 33 |
| c) Elemento cronológico | 37 |
| d) Elemento mecánico o de idoneidad del medio | 40 |
| 4. SUPUESTOS EXCLUIDOS DEL ACCIDENTE | |
| “ IN ITINERE ” | 41 |
| 4.1 Fuerza mayor | 42 |
| 4.2 Imprudencia temeraria | 43 |
| 4.3 Intervención de un tercero | 45 |
| 5. CONCLUSIONES | 48 |
| Bibliografía | 50 |

ABREVIATURAS

CC: Código Civil

ET: Estatuto del Trabajador (RDL 2/2015)

LATE: Ley de Accidentes de Trabajo española, de 30 de enero de 1900

LGSS: Ley General de Seguridad Social (RDL 1/1994)

OIT: Organización Internacional de Trabajadores

RAE: Real Academia Española

SS: Seguridad Social

SSTS: Sentencias del Tribunal Supremo

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

STSJ: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia

TRLGSS: Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social (RDL 8/2015)

TS: Tribunal Supremo

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivo y metodología

El objetivo principal de este trabajo es delimitar el concepto de accidente “*in itinere*” y sus requisitos. Para ello, se profundiza en el reconocimiento del concepto y en los elementos que deben concurrir para su calificación, así como en los supuestos que quedan excluidos y demás particularidades.

Así pues, se analiza la figura del accidente de trabajo “*in itinere*” aplicable a los trabajadores vinculados al Régimen General de la Seguridad Social en sentido estricto. No se examina, por lo tanto, los efectos del concepto en los trabajadores autónomos.

En cuanto a la metodología utilizada, podemos identificar una metodología eminentemente jurídica basada en el estudio de la doctrina, de las normas jurídicas y de los pronunciamientos judiciales, principalmente del Tribunal Supremo, con el fin de observar la evolución de la tendencia jurisprudencial y la existencia o no de discrepancias entre Tribunales.

Así, al ir realizando el estudio de la figura del accidente “*in itinere*”, resulta evidente que, aunque el artículo 156.2 a) del Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social recoge la definición hecha por el legislador del concepto, no se puede concluir que de la redacción del mismo se extraiga qué es exactamente el accidente “*in itinere*”.

Por eso resulta tan importante el análisis de la jurisprudencia del Tribunal Supremo, el cual se lleva a cabo en este trabajo, dando título al mismo (Análisis jurisprudencial).

Se trata, por lo tanto, de un análisis material del concepto, identidad y elementos de este tipo de accidentes, dejando a un lado el examen procesal y el estudio acerca de la calificación administrativa o judicial de la contingencia, así como del análisis propio de la rama de la Prevención de Riesgos Laborales.

Dicho esto, el trabajo se estructura de manera sintetizada en tres bloques:

- Consideraciones generales: se hace un breve estudio sobre el accidente de trabajo en general.
- Desarrollo: Se profundiza en los aspectos más importantes del accidente de trabajo “*in itinere*”, exponiendo su marco regulatorio y jurisprudencial.
- Conclusiones: Se exponen los aspectos más relevantes y se da una valoración personal sobre el tema.

1.2 Relevancia del tema

Existen notables diferencias, sobre todo a efectos retributivos, entre un accidente que es declarado como de trabajo y otro que no. Así, tal y como establece la sentencia del TSJ de Madrid de 4 de mayo de 2005¹, “*El régimen jurídico de las contingencias comunes es claramente distinto al de las profesionales, y pese a las buenas intenciones del legislador de unificar la protección con independencia del origen del riesgo, lo cierto y verdad es que ello no se ha plasmado en nuestro ordenamiento. La intensidad de la acción protectora es mayor en las contingencias profesionales que en las comunes*”. Es por ello que encontramos innumerable cantidad de juicios en los que la persona trabajadora que sufre un accidente pretende obtener la calificación de “de trabajo”, pues obtendrá así una mayor protección y unas condiciones más beneficiosas respecto a la contingencia.

En este sentido, resulta de interés el estudio de los casos de accidente de trabajo “*in itinere*”, en tanto en cuanto representan una amplia parte de las reclamaciones hechas en los Tribunales del orden social. El principal motivo es el escaso desarrollo legislativo que se hace al respecto, empleándose únicamente catorce palabras para definir el concepto. Esto, unido a la evolución de la sociedad y a la cambiante naturaleza de los trabajos y de las relaciones laborales, hacen que la casuística del accidente de trabajo y, más en concreto, del accidente “*in itinere*”, sea tan amplia y diversa que tengan lugar pronunciamientos judiciales en ocasiones contradictorios.

¹ AR. 12738.

2. CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS DEL CONCEPTO GENERAL DE ACCIDENTE DE TRABAJO

2.1 Definición de accidente de trabajo común

Para analizar el concepto de “accidente de trabajo” comenzaremos exponiendo la definición que la RAE nos da de accidente, a saber *“suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”*. Otra definición alternativa es *“suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”*.

Centrándonos en el ámbito del Derecho del Trabajo, debemos destacar, antes de nada, que son tres los conceptos legales de “accidente de trabajo” que podemos encontrar en la actualidad: el referido a los trabajadores que prestan sus servicios por cuenta ajena, el referido a los trabajadores autónomos económicamente dependientes, y el aplicable a los trabajadores autónomos ordinarios, no económicamente dependientes.

En este trabajo, nos centraremos en el primero de ellos.

Así, debemos acudir al 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 (TRLGSS), cuyo artículo 156.1 define el accidente de trabajo como *“toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”*².

Son, por lo tanto, tres los elementos esenciales que extraemos de la literalidad de este artículo, que deben estar presentes en todo accidente de trabajo, los cuales analizaremos en detalle más tarde:

- a) *Lesión corporal*
- b) Condición de *trabajador por cuenta ajena* de quien sufre el accidente
- c) *Relación de causalidad* entre la lesión sufrida y el trabajo realizado

² Este concepto de Accidente de Trabajo no sufre grandes cambios desde la primera vez que se recoge en la Ley de Accidentes de Trabajo, de 30 de enero de 1900, manteniéndose, pues, con leves variaciones, desde entonces. Predomina, por lo tanto, un desarrollo jurisprudencial del concepto.

El art. 156 TRLGSS continúa, en su apartado segundo, enumerando aquellas situaciones que expresamente reciben la calificación de accidente de trabajo³.

Así, el apartado a) incluye aquellos accidentes que sufre el empleado al ir o volver del trabajo. Este tipo de accidente es el que se conoce como accidente de trabajo “*in itinere*”, el cual será objeto principal de este trabajo y se desarrollará más en profundidad en apartados posteriores.

Respecto a todos aquellos supuestos que no se encuentren recogidos en el art. 156.2 TRLGSS, opera una presunción *iuris tantum*, por la cual “*se presume que, salvo prueba en contrario, son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo*”⁴.

A través de esta presunción *iuris tantum* de laboralidad, el legislador ha permitido una amplia expansión jurisprudencial del término “accidente de trabajo”.

Así pues, se establece una presunción en cuanto al momento temporal en el que se produce la lesión, con independencia de que, por ejemplo, la enfermedad se padeciera con anterioridad, o de que el trabajador hubiera presentado síntomas antes de empezar el trabajo. Es decir, lo que resulta relevante es que la crisis se produzca durante el

³ Art. 156.2 TRLGSS: “*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:*

- a) *Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.*
- b) *Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos.*
- c) *Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su grupo profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.*
- d) *Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.*
- e) *Las enfermedades, no incluidas en el artículo siguiente, que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo.*
- f) *Las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.*
- g) *Las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación.”*

⁴ Art. 156.3 TRLGSS.

desempeño de la prestación laboral; que el trabajador sufra el accidente o la enfermedad durante tiempo y lugar de trabajo⁵. Existe una amplia jurisprudencia a este respecto⁶.

El art. 156 TRLGSS acaba con una lista de supuestos que quedan excluidos del concepto de accidente de trabajo (apartado cuarto)⁷, o que no van a impedir su existencia (apartado quinto)⁸.

2.2 Elementos configuradores

Tal y como avanzamos anteriormente, son tres los elementos configuradores del accidente de trabajo.

a) Elemento subjetivo: Trabajador por cuenta ajena

Este elemento se aplica en sentido amplio, ya que incluye tanto a los trabajadores por cuenta ajena pertenecientes al régimen general (arts. 1 y 2 del Estatuto de los Trabajadores, en adelante, ET) como a los pertenecientes a los regímenes especiales, con algunas excepciones⁹.

Dicho esto, la definición de trabajador por cuenta ajena viene recogida en el art. 7.1 TRLGSS, según el cual serán trabajadores por cuenta ajena aquellos que presten sus servicios en las condiciones establecidas por el art. 1.1 ET.

⁵ Gala Durán, C., "El concepto de accidente de trabajo y su aplicación en el sector público", *La administración práctica*, núm. 7, 2018, pág. 5.

⁶ SSTs 20 de octubre 2009 (RJ. 7608), 8 de marzo 2016 (AR. 1047).

⁷ Art. 156.4 TRLGSS: "No tendrán la consideración de accidente de trabajo:

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

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

⁸ Art. 156.5 TRLGSS: "No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo:

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

b) La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo."

⁹ Con la aprobación de la Ley 20/2007 de 11 de junio, del Estatuto del Trabajador Autónomo, se reconoce el derecho de los trabajadores autónomos a las prestaciones por contingencias profesionales.

Pues bien, un trabajador por cuenta ajena trabaja con una empresa, con un contrato de trabajo donde se estipulan las condiciones laborales, como remuneración, horario, etc... A diferencia del trabajo por cuenta propia, el trabajador en régimen de ajenidad se mantiene, como el propio nombre indica, ajeno a los frutos y riesgos del empresario. Es decir, el trabajador obtiene por su trabajo una cantidad pactada y que permanece invariable con independencia de las oscilaciones del beneficio de la actividad del empresario¹⁰.

b) Elemento objetivo: lesión corporal

Este elemento se entiende, en sentido amplio, como todo daño corporal causado por una herida, golpe o enfermedad.

No obstante, debemos entender, también, por lesión corporal aquellas enfermedades de aparición súbita, es decir, aquellas enfermedades que surgen de manera inesperada durante el trabajo, así como aquellas que se deriven o sean consecuencia del trabajo.

Además, no se trata exclusivamente de un daño físico, sino que puede hacer referencia a secuelas o enfermedades psíquicas o psicosomáticas.

En estos últimos casos la jurisprudencia viene exigiendo algunos requisitos para que la lesión reciba la consideración de accidente de trabajo, como pueden ser que el trabajo sea el único factor causal de la lesión¹¹. Existe una extensa jurisprudencia a este respecto¹².

Dicho esto, quedan recogidas dentro del concepto “accidente de trabajo” las enfermedades de trabajo, las enfermedades agravadas como consecuencia del trabajo, y las enfermedades intercurrentes.

¹⁰ Sánchez-Rodas Navarro, C., “El concepto de trabajador por cuenta ajena en el Derecho español y comunitario”, *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, núm. 37, 2005, pág. 39.

¹¹ Gala Durán, C., “El síndrome de «estar quemado» o de agotamiento profesional y su calificación como accidente de trabajo”, *La administración práctica*, núm. 12, 2018, pág. 4.

¹² SSTSJ Castilla la Mancha de 30 diciembre 2005 (AS 2005, 3712), Andalucía de 10 enero 2008 (AS 2008, 53), Islas Canarias de 17 abril 2015 (AS 2015, 1991), Andalucía de 1 junio 2017 (rec. Núm. 1607/2016).

c) *Nexo causal*

Debe existir una relación causa-efecto entre trabajo y accidente, de forma que una lesión que no esté relacionada en modo alguno con el trabajo desarrollado no se reputará como accidente de trabajo.

En este sentido, la jurisprudencia muestra un enfoque amplio respecto a la inmediatez de la lesión con el trabajo desarrollado. Así, la sentencia del TSJ de Galicia del 14 de septiembre de 2015¹³ establece que *“La relación causal como conexión entre trabajo y lesión opera con criterio amplio y flexible, no restrictivo, en función de los principios que presiden este ordenamiento jurídico al comprender tanto aquellos supuestos en que el trabajo es causa única o concurrente de la lesión, como aquellos otros en que actúa como condición, sin cuyo concurso no se hubiera producido dicho efecto o éste no hubiera adquirido una determinada gravedad. En todo caso siempre se exige la existencia de alguna relación causal directa o indirecta con el trabajo, pues la conexión con la ejecución del trabajo es indispensable siempre en algún grado sin necesidad de que se concrete su significación”*¹⁴.

Así, se admiten distintas causas generadoras del accidente de trabajo, sin que sea necesario la concurrencia de una causa determinante directa de la lesión. No obstante, sí que se exige un mínimo de causalidad, no bastando una mera ocasionalidad¹⁵.

2.3 Accidente de Trabajo “en misión”

Por accidente de trabajo “en misión” se entiende toda lesión sufrida por el trabajador en el trayecto que tenga que realizar para el cumplimiento de la misión encomendada por el empresario, así como la sufrida en el desempeño de la misma dentro de la jornada laboral.

¹³ JUR. 2015, 232920.

¹⁴ STSJ Galicia 14 septiembre 2015 (JUR. 2015, 232920).

¹⁵ Toscani Giménez, D., “Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo”, *Revista española de Derecho del Trabajo*, núm. 161, 2014, pág. 2.

No se trata, por lo tanto, de aquellos accidentes que ocurren en el centro de trabajo (accidente de trabajo común), ni de aquellos que tienen lugar al ir o volver del lugar de trabajo al domicilio (accidente “*in itinere*”), sino que se trata de aquellos que suceden al realizar el trabajador un trayecto en cumplimiento de las tareas encomendadas por el empresario en el ejercicio de sus facultades de dirección, cualquiera que sea el medio de transporte¹⁶.

Así, la doctrina del TS acepta la noción de accidente “en misión” como una modalidad específica de accidente de trabajo en la que el trabajador se encuentra desplazado o en desplazamiento para la realización de una misión o actividad encomendada por el empresario¹⁷.

Podemos diferenciar, por lo tanto, dos elementos esenciales en el accidente “en misión”:

- *desplazamiento del trabajador para cumplir la misión*
- *la realización de una actividad concreta encomendada por el empresario*

Dicho esto, no todo lo que ocurre durante la misión tiene necesariamente una conexión con el trabajo, pues no todo debe ser considerado tiempo ni lugar de trabajo. Además, no siempre consta la conexión entre el trabajo y la enfermedad/accidente, ni siempre consta que la lesión tuviese su origen en el trabajo realizado¹⁸.

3. EL ACCIDENTE DE TRABAJO “*IN ITINERE*”

Tal y como se explica al principio de este trabajo, el accidente de trabajo es un concepto muy amplio, dentro del cual podríamos diferenciar tres subespecies, a saber: accidente de trabajo común, accidente de trabajo “en misión” y accidente de trabajo “*in itinere*”.

¹⁶ Vicente Herrero, M. T., “El accidente de trabajo in misión: legislación jurisprudencial española”, *Revista CES Derecho*, Volumen 6, núm. 1, 2015, pág. 21.

¹⁷ Sánchez Pérez, J., “Ámbito del accidente de trabajo en misión”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 9, 2014, pág. 2.

¹⁸ SSTs de 8 octubre 2009 (rec. Núm. 1871/2008), de 7 febrero 2017 (rec. Núm. 536/2015).

Si bien los dos primeros subtipos ya se han explicado de manera sucinta, dedicaremos los próximos apartados para entrar en profundidad en el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*”, concepto que da título a este trabajo.

3.1 Gestación jurisprudencial

El concepto de accidente de trabajo “*in itinere*” es un concepto de creación eminentemente jurisprudencial¹⁹. Si bien es cierto que actualmente podemos encontrarlo recogido en la legislación (art. 156.2 a) TRLGSS, como analizaremos más tarde), esta figura viene propiciada a través de los pronunciamientos jurisprudenciales de comienzos del S. XX para dar protección a las situaciones en las que los trabajadores sufrían un accidente como consecuencia del desplazamiento al lugar de trabajo.

Pues bien, el accidente de trabajo como tal se regula por primera vez en España a través de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900, la cual define el accidente de trabajo como “*toda lesión corporal que el operario sufre con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*”²⁰.

De la literalidad de este artículo se extrae la configuración del concepto de accidente de trabajo mediante una fórmula de doble causalidad: la directa “por consecuencia”, y la indirecta “con ocasión”. Y es esta referencia a las lesiones sufridas “con ocasión” de la prestación laboral debida la que permite la extensión del concepto a las lesiones sufridas por el empleado al ir o volver del trabajo²¹.

Estamos, sin embargo, ante una Ley escueta y no muy detallada que otorga responsabilidad objetiva al empresario en caso de accidente en el lugar de trabajo, salvo

¹⁹ Sempere Navarro, A., “Accidente de trabajo in itinere”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, Tomo III, núm. 63, 1996, pág. 1.

²⁰ Art. 1 Ley de Accidentes de Trabajo, de 30 de enero de 1900.

²¹ Sánchez Pérez, J., “La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013”, *Revista de información laboral*, núm. 3, 2014, pág. 1.

accidente por fuerza mayor²², pero que no menciona en ningún momento el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*”, ni recoge como tal aquellos accidentes producidos durante el trayecto de ida o de vuelta al trabajo, sin que se atribuya responsabilidad objetiva al empresario en dichos casos.

Ahora bien, debido a la imprecisa definición que la Ley da del concepto “accidente de trabajo”, los Tribunales llevan a cabo una interpretación amplia del mismo, surgiendo así progresivamente la figura del accidente de trabajo “*in itinere*” como un elemento extensivo del accidente de trabajo.

Dicho esto, el primer pronunciamiento jurisprudencial que reconoce como accidente de trabajo el accidente que tiene lugar entre el domicilio y el lugar de trabajo es la sentencia del TS de 11 de junio de 1908. Esta sentencia versa sobre un trabajador que fallece de camino a su lugar de trabajo, a bordo de un barco que le transportaba desde su localidad hasta el puerto en el que se hallaba el barco en el que trabajaba. Por lo tanto, fallece de camino al trabajo.

Ahora bien, esta sentencia, pese a ser la primera que reconoce como accidente de trabajo aquel que ocurre de camino al trabajo, no tiene gran trascendencia jurisprudencial por ser el barco en el que desplazaba el trabajador de propiedad del empresario, derivándose por ello, en cierto modo, responsabilidad patronal, y facilitándose la imputación del riesgo al empresario²³.

Es decir, en tanto que el barco que traslada al trabajador fallecido es propiedad del empresario, se determina que la causalidad no parte desde el momento en el que el trabajador empieza a desarrollar la prestación debida, sino desde que comienza a ejecutar aquellos actos precisos para la ejecución de la misma, siendo el traslado uno de ellos.

Reflejo de la poca trascendencia de esta sentencia será la multitud de pronunciamientos en sentido contrario que se producen posteriormente.

²² Art. 2 LATE.

²³ Sánchez Pérez, J., “El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11, 2013, pág. 2.

Así, una segunda sentencia del TS con fecha 17 de julio de 1917 cambia el criterio, al considerarse que *“sufrido el accidente después de haber cesado el obrero en su trabajo, es extraño al mismo y no comprendido en la ley”*.

Durante los años siguientes vemos una progresiva consolidación de la línea jurisprudencial marcada por la mencionada sentencia de 1908, que se materializa a través de la sentencia del TS de 3 de octubre de 1924, la cual declara que *“...el obrero, que con el único fin de dirigirse al lugar de trabajo y hallarse en él a la hora reglamentaria, sigue desde su domicilio la vía única al efecto practicable y, como tal, siempre utilizada por él y sus compañeros de trabajo de igual vecindad, realiza un acto al que el trabajo le obliga y, por tanto, el accidente, ocurrido durante su práctica tiene con tal trabajo conexión de causa a efecto, ya que con su ocasión y solo por ella el obrero ha sufrido el mal de cuya reparación le da derecho la vigente legislación sobre accidentes de trabajo”*²⁴.

Observamos, por lo tanto, en esta redacción, el germen de los elementos que hoy en día configuran el accidente de trabajo *“in itinere”*, y que explicaremos en profundidad en apartados posteriores: elemento teológico (*“con el único fin de dirigirse al lugar de trabajo”*), elemento cronológico (*“hallarse en él a la hora reglamentaria”*), y elemento geográfico (*“desde su domicilio la vía única al efecto practicable y, como tal, siempre utilizada”*).

Dos años más tarde, se dicta la sentencia del TS del 20 de enero de 1926, por la cual se reafirma la postura del TS, pues considera accidente de trabajo el sufrido por un trabajador que, volviendo a su domicilio en bicicleta después de trabajar, se precipita en una zanja de tres metros de profundidad.

Dicho esto, no será hasta el año 1954 que se mencione de manera expresa el concepto *“accidente de trabajo in itinere”*, a través de la sentencia del TS del 1 de julio de 1954²⁵, dándole así reconocimiento como figura jurídica, y admitiendo su existencia.

Así las cosas, esta sentencia establece que *“La acertada amplitud que la jurisprudencia*

²⁴ STS 3 octubre 1924.

²⁵ RJ. 1954, 1840.

ha dado al concepto del accidente producido con ocasión o por consecuencia de trabajo, ha hecho incluir en él a los siniestros que se ocasionan fuera del trabajo, pero guardando con él alguna relación causal y por eso se consideran accidentes indemnizables a los producidos in itinere al ir a tomar el trabajo o al regresar, después de haber cesado, al domicilio, ya se utilicen los medios proporcionados o impuestos por la empresa, ya los use discrecionalmente el trabajador sin prohibición de la empresa, si son usuales y no se utilizan con imprudencia, pero, en todo caso, se precisa la relación causal, más o menos directa, entre el trabajo y el siniestro, relación que ha de ser demostrada o deducirse de las circunstancias peculiares del suceso, pues así como el ocurrido durante el trabajo se presume indemnizable, salvo la prueba de causa excluyente de la responsabilidad patronal, el que ocurre fuera del trabajo no lleva esa presunción”²⁶.

Como resultado de esta sentencia, se abre oficialmente la línea de interpretación del entonces único concepto conocido del accidente de trabajo, apoyándose en la necesaria relación, aunque sea indirecta, entre el accidente y el trabajo, a través de la expresión “con ocasión”. Así, el trabajador pasa de estar protegido solo en tiempo y lugar de trabajo, a estarlo también en tiempo y lugar ajenos al mismo, cuando se guarde alguna relación entre el accidente y la prestación.

Se determina, pues, que lo ocurrido “*in itinere*” tiene su origen en la existencia de la relación laboral que el trabajador tiene con el empresario, por lo que se deberá proteger de igual forma que se protege el accidente de trabajo común. La razón parece sencilla: el desplazamiento se produce de forma necesaria para desarrollar la prestación laboral, por lo que sin trabajo no habría desplazamiento, y sin desplazamiento no habría accidente²⁷.

Por otro lado, hace referencia esta sentencia al medio de transporte utilizado, cuarto elemento que hoy en día configura el accidente de trabajo “*in itinere*”. Así, establece el Tribunal que será cubierta la contingencia siempre que el medio utilizado haya sido el idóneo y no haya mediado imprudencia.

Por último, la sentencia establece que “*la relación ha de ser demostrada o deducirse de*

²⁶ STS 1 julio 1954 (RJ. 1954,1840).

²⁷ Santos Palacios, J., “El accidente de tráfico como accidente de trabajo. Análisis legal y jurisprudencial”, *Revista técnica de salud laboral y prevención*, núm. 5, 2005, pág. 5.

las circunstancias peculiares del suceso". Se hace aquí referencia a la presunción *iuris tantum* de laboralidad ya mencionada, estableciendo el Tribunal que, a diferencia del accidente de trabajo común, en el accidente "*in itinere*" no existirá dicha presunción, sino que corresponderá a la parte que alega el accidente acreditar la existencia del nexo causal. Es decir, la carga de la prueba se invierte²⁸.

Dicho esto, existen sentencias posteriores que recurren a denominaciones distintas, como son "accidente en el trayecto"²⁹, "accidente laboral en el camino"³⁰, "accidente de tránsito"³¹ o "accidente laboral en ruta"³².

3.2 Evolución normativa

Tal y como se menciona *supra*, el concepto de accidente de trabajo "*in itinere*" viene recogido en el apartado a) del art. 156.2 TRLGSS, en virtud del cual,

"Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

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

A través de este precepto, el legislativo plasma en el ordenamiento un concepto que en la actualidad tiene carácter propio pero que, como ya hemos visto, tiene su origen jurisprudencial en el concepto de accidente de trabajo con ocasión o como consecuencia del trabajo.

Dicho esto, ¿cuándo se regula por primera vez el accidente de trabajo "*in itinere*"?

²⁸ Se profundizará más adelante sobre este tema, con la STS 30 mayo 2000 (RJ 2000/5891).

²⁹ STS 8 octubre 1962 (RJ. 1962, 4362).

³⁰ STS 26 octubre 1966 (RJ. 1966, 4684).

³¹ STS 22 enero 1971 (RJ. 1971, 350).

³² STCT 6 junio 1986 (AR. 4124).

a) *Convenio 121 de la Organización Internacional del Trabajo, de 1964*

Como acabamos de mencionar, hasta este momento, el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*” es un concepto puramente jurisprudencial, resultado de los distintos pronunciamientos de los Tribunales y jueces.

Sin embargo, esto cambia cuando, por requerimiento internacional (en concreto, de la OIT, mediante el Convenio 121) se insta a que se plasme en el ordenamiento jurídico esta realidad jurisprudencial que hasta entonces constituía el accidente de trabajo “*in itinere*”.

Este Convenio 121 de la OIT versa sobre las prestaciones en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional. Se aprobó en 1964, en Ginebra, en la 48ª reunión del CIT, y acabó entrando en vigor el 28 de julio de 1967.

Así, el punto principal de este Convenio lo encontramos en el art. 7³³, según el cual todo Estado Miembro deberá recoger aquellas condiciones necesarias para que un accidente sufrido al ir o volver del trabajo sea considerado accidente de trabajo. La descripción de estas condiciones no será necesaria, sin embargo, cuando, aparte de los sistemas de Seguridad Social por los que se cubren los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, existan otros sistemas que cubran los accidentes sufridos en el trayecto y concedan prestaciones asimilables a las establecidas en dicho Convenio³⁴.

³³ Art. 7 Convenio 121 OIT:

1. *Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.*
2. *No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio.”*

³⁴ Cavas Martínez, F., “Accidente de trabajo *in itinere* y delimitación teleológica-espacial del *iter laboris*”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, vol. I, 1998, pág. 2.

Este artículo demuestra la existencia, ya en la década de los sesenta, del reconocimiento internacional de los accidentes que tienen lugar durante el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo, y viceversa.

Por lo tanto, mediante este Convenio se obliga a España (y a todos los Estados que forman parte de la Organización) a forjar y recoger un concepto de accidente “*in itinere*”, pues, como Estado miembro de la OIT que es, está obligada y se compromete a adaptar las leyes que hagan factibles los cometidos señalados por el Convenio, con independencia de que dicho Convenio se haya ratificado o no.

Además, como complemento al Convenio de la OIT, encontramos la Recomendación 121 de la OIT de 1964 sobre las prestaciones en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional. Esta Recomendación³⁵ define en su artículo 5 lo que debería considerarse como Accidente de Trabajo, con mención expresa a los accidentes en trayecto (apartado c)). Así, se considerará como punto de partida o de regreso el domicilio principal del trabajador, o su residencia secundaria. También se considerará como tal el lugar donde habitualmente coma el trabajador³⁶.

b) Ley de Seguridad Social, de 21 de abril de 1966

Consecuencia directa de la normativa internacional de la OIT es el Real Decreto Legislativo 907/1966, de 21 de abril, por el cual se aprueba el texto articulado primero de la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social.

Esta Ley recoge en su art. 84.5 el siguiente concepto de accidente “*in itinere*”:

³⁵ A diferencia de los Convenios, las Recomendaciones no imponen obligaciones, sino que sugieren una línea de actuación.

³⁶ Art. 5 Recomendación 121 OIT: “*Todo Miembro debería, con arreglo a condiciones prescritas, considerar accidentes del trabajo los siguientes: (...)*

- c) los accidentes sufridos en el trayecto directo entre el lugar de trabajo y:*
 - i. la residencia principal o secundaria del asalariado; o*
 - ii. el lugar donde el asalariado toma habitualmente sus comidas; o*
 - iii. el lugar donde el asalariado percibe habitualmente su remuneración.”*

“5. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

- a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen.”*

Así pues, observamos cómo el accidente de trabajo *“in itinere”* aparece por primera vez recogido en una norma legal española, como un ejemplo claro de accidente que ocurre con ocasión del trabajo que se ejecuta por cuenta ajena.

Ahora bien, se condiciona la calificación de accidente al cumplimiento de unas condiciones que reglamentariamente se determinen. No obstante, este desarrollo reglamentario de las condiciones exigibles legalmente nunca llegó a llevarse a cabo. Así pues, esta laguna, que derivó en un periodo de *“alegalidad”*, fue subsanada por un continuo desarrollo jurisprudencial, que fue delimitando los distintos requisitos que deben concurrir, hasta lo que conocemos hoy por Accidente *“in itinere”*³⁷.

Por lo tanto, aunque legislativamente se recoge el concepto de accidente de trabajo *“in itinere”*, éste tiene la condición de teoría abierta o figura jurídica en constante evolución, pues es una figura que evoluciona y se adapta a los tiempos en función de las necesidades que socialmente determinen. Es decir, *“no es una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación”*³⁸.

Por último, cabe mencionar que el art. 84.5 de la Ley de Seguridad Social de 1966 no solo introdujo el concepto de accidente *“in itinere”*, sino que también amplió en los apartados b), c), d) y e) el concepto de accidente de trabajo a otros supuestos³⁹.

³⁷ Sánchez Pérez, J., *“El accidente de trabajo in itinere: una propuesta de cambio normativo”*, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 10, 2013, pág. 3.

³⁸ STS 28 diciembre 1962 (RJ. 1963, 282).

³⁹ Art. 84.5 LSS de 1966: *“Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: (...)*

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

c) Reglamento (CEE) nº 1408/71 del Consejo, de 14 de junio de 1971

Volviendo al ámbito del Derecho Comunitario, surge en el año 1971 el Reglamento (CEE) nº 1408/71, del Consejo, de 14 de junio de 1971, relativo a la aplicación de los regímenes de Seguridad Social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias⁴⁰.

Pues bien, al art. 56 de este Reglamento establece que el accidente de trabajo “*in itinere*” que tenga lugar en un Estado Miembro distinto al Estado competente se entenderá como ocurrido en territorio de dicho Estado competente, o lo que es lo mismo, el accidente sufrido por un trabajador que se desplaza de un Estado de la Comunidad Económica Europea a otro Estado también perteneciente por motivos laborales, será considerado como accidente “*in itinere*” ocurrido en el país al que pertenezca el trabajador.

d) Ley General de Seguridad Social, de 20 de julio de 1974

En 1974 se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, a través del Decreto Legislativo 2065/1974, de 30 de mayo.

Esta Ley establece en su art. 85.2 el siguiente concepto de accidente “*in itinere*”:

“2. Tendrán la consideración de accidente de trabajo:

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

Por lo tanto, observamos cómo esta Ley mantiene inalterada la literalidad de la Ley de 1966, pero elimina la remisión a la norma reglamentaria.

e) Las enfermedades comunes que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo”.

⁴⁰ Este Reglamento se modifica y actualiza posteriormente por el Reglamento (CEE) nº 2008/83 del Consejo, de 2 de junio de 1983, si bien se mantiene su contenido del art. 56 invariable.

Esta supresión, sin embargo, se califica de irrelevante⁴¹ por la sentencia del TS de 30 de mayo de 2003⁴².

e) *Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, de 20 de junio de 1994*

El Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social de 1994, solo se limita a reproducir en su art. 115.2 a). la definición de accidente de trabajo “*in itinere*” ya contenida en la Ley de 1974.

Destacamos, una vez más, cómo el concepto que la Ley nos da de accidente de trabajo y Accidente “*in itinere*” se mantienen esencialmente invariables a lo largo del tiempo, jugando, pues, un papel fundamental la jurisprudencia.

Llegados a este punto, y como consecuencia de la coexistencia del accidente de trabajo “*in itinere*” tanto en un plano legislativo como en uno jurisprudencial, tienen lugar interpretaciones erróneas, que han sido corregidas por sentencias como la sentencia del TS del 30 de mayo de 2000⁴³.

Así, esta sentencia nos viene a decir qué accidentes entran dentro del accidente “*in itinere*”, estableciendo que “*La asimilación a accidente de trabajo del accidente de trayecto («in itinere») se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación. Y ello es así porque, como señala la sentencia del 16 de noviembre de 1998 (Rec. 502/1998) «En justificación de esta doctrina hay que tener en cuenta que el accidente “in itinere”, fue una creación jurisprudencial recogida posteriormente por el legislador en el Texto Articulado Primero de la Ley General de la Seguridad Social (RCL 1966, 734 y 997) , y es la manifestación típica del accidente impropio, que actualmente se consagra con carácter autónomo en el artículo 115.3 de la*

⁴¹ Charro Baena, P., “Desdramatizando el alcance de la nueva jurisprudencia sobre el accidente in itinere”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, núm. 8, 2014, pág. 2.

⁴² RJ. 2003, 5326.

⁴³ RJ. 2000, 5891.

*Ley General de la Seguridad Social, con la misma redacción del artículo 84.3 del texto de 1974, que suprimía la referencia a la “conurrencia de las condiciones que reglamentariamente se determinen” que establecía el texto inicial anteriormente citado, accidente impropio, en cuanto no deriva directamente de la ejecución del contenido de la relación de trabajo, sino de las circunstancias concurrentes, cual es el desplazamiento que derivan de la necesidad de hacer efectiva esa obligación sinalagmática, en forma tal que si ésta no hubiera existido, no se hubiera producido la necesidad del desplazamiento y en consecuencia el accidente”*⁴⁴.

Así pues, el Tribunal Supremo delimita el concepto de accidente “*in itinere*” únicamente a los casos en los que se produce un accidente 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*”.

Esta sentencia también hace referencia, en este sentido, a la presunción “*iuris tantum*” de laboralidad, explicando la diferencia de trato que recibe la misma en el accidente de trabajo común y en el accidente “*in itinere*”.

Así, en relación al accidente “*in itinere*”, el art. 115.2 LGSS nos dice: “*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*”. Sin embargo, para el caso del accidente de trabajo común, el art. 115.3 LGSS nos dice: “*Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.*”.

De esta redacción se extrae, como ya hemos mencionado anteriormente, la existencia de la presunción de laboralidad para los casos de Accidente común, mientras que en el accidente “*in itinere*” se deberá demostrar la existencia de los requisitos necesarios para dicha calificación, teniendo lugar, pues, una inversión de la carga de la prueba (es el trabajador o sus causahabientes los que deben el cumplimiento de dichos requisitos)⁴⁵.

⁴⁴ STS 30 mayo 2000 (RJ 2000, 5891).

⁴⁵ Sentencia TS de 30 de mayo de 2000 (RJ 2000/5891): “(...)En relación con el número 3 del artículo 115, la presunción establecida por el legislador se mueve en otro nivel, pues hace referencia a que la lesión exteriorizada en el tiempo y lugar de trabajo, y también con distinta intensidad, pues la presunción lo es “*iuris tantum*” es decir, admite prueba en contrario, mientras que el accidente “*in itinere*” se produce

f) *Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, de 30 de octubre de 2015*

Como ya se ha mencionado anteriormente, la LGSS de 1966 deriva en un periodo de “alegalidad” como consecuencia de vincular a un desarrollo reglamentario aquellas condiciones que debían concurrir para la calificación del accidente como “*in itinere*”, desarrollo que nunca llegó.

Si bien esta ausencia reglamentaria se corrige con la LGSS de 1974 eliminando dicha referencia, lo que nos queda es una escueta definición de accidente de trabajo “*in itinere*” formado simplemente por 14 palabras. Así, si comparamos dicha redacción con la redacción que recibe este concepto de en modelo francés (172 palabras) o alemán (177 palabras), vemos cómo parece inminente una modificación normativa del concepto.

Por otro lado, esta escueta redacción e indefinición general del concepto provoca inseguridad jurídica, lo cual solo trae, como se puede observar mediante la amplia jurisprudencia existente a este respecto, una mayor litigiosidad y mayores costes para el sistema de Seguridad Social⁴⁶.

Sin embargo, el cambio normativo que tiene lugar en el año 2015 mediante el Real Decreto Legislativo 8/2015, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social de 2015, del 30 de octubre, no toma en cuenta los problemas expuestos, y mantiene la literalidad del art. 115 TRLGSS, recogiendo el accidente “*in itinere*” en este caso en el art. 156.

automáticamente esa calificación “tendrán la consideración” dice el legislador, siempre claro está que concurran los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación, lo que produce una inversión en la postura de las partes pues en éste el trabajador o sus causahabientes han de demostrar que concurren esos requisitos, mientras que en el ocurrido en el tiempo y lugar de trabajo es el patrono o las entidades subrogadas quienes han de justificar que esa lesión no se produjo por el trabajo. En consecuencia, no pueden ampliarse, mezclándolas, estas dos presunciones claramente diferenciadas por el legislador (...).”

⁴⁶ Sánchez Pérez, J., “El accidente de trabajo *in itinere*: una propuesta de cambio normativo”, *op. cit.*, pág. 4.

3.3 Elementos esenciales configuradores del accidente de trabajo “*in itinere*”

La producción jurisprudencial respecto a la noción de accidente de trabajo “*in itinere*” es muy extensa y casuística. La cantidad de situaciones distintas que pueden tener lugar en la vida real hace extremadamente difícil la regulación pormenorizada de aspectos tan precisos como los puntos geográficos, la naturaleza del domicilio, o las condiciones del vehículo. Como consecuencia, podemos ver la enorme dificultad con la que se encuentra el legislativo para estructurar el concepto de accidente “*in itinere*”.

Ahora bien, como se ha visto, la jurisprudencia ha ido desarrollando progresivamente un concepto unificado, definiendo los elementos configuradores que deben aparecer en todo accidente para poder ser considerado accidente de trabajo “*in itinere*”⁴⁷.

Debemos destacar que, al ser este concepto una subespecie del accidente de trabajo, deberán concurrir en él, además de sus elementos configuradores específicos (los cuales explicaremos a continuación), los tres elementos definatorios del accidente de trabajo común ya analizados: trabajador por cuenta ajena, lesión corporal y nexo causal.

Para el TS, el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*” se construye, por lo tanto, sobre la relación de dos elementos principales: el lugar de trabajo y el domicilio de la persona trabajadora; unidos ambos a través del trayecto.

Dicho esto, numerosas sentencias como la sentencia del TS de 14 de febrero del 2011⁴⁸ o la sentencia del TSJ de Navarra del 28 de junio de 2010⁴⁹ vienen exigiendo la concurrencia de las siguientes circunstancias para considerar el accidente como “*in itinere*”:

- a) Que el objetivo del viaje esté determinado por el trabajo (elemento teológico).

⁴⁷ La ya mencionada sentencia del TS de 3 de octubre de 1924 menciona por primera vez tres de los cuatro elementos que actualmente configuran el Accidente “*in itinere*”.

⁴⁸ RJ. 2011, 2736.

⁴⁹ STSJ de Navarra del 28 de junio de 2010 (AR 417851): “*El Accidente de Trabajo in itinere es aquél que sufre el trabajador al ir o volver del trabajo, utilizando el camino habitual, sin interrupciones en el mismo de carácter voluntario o privado, y mediante la utilización de medios y recorridos usuales*”.

- b) Que el accidente ocurra en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio hasta el lugar de trabajo, o viceversa (elemento geográfico).
- c) Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que habitualmente se invierte en el trayecto sin que se produzcan alteraciones o desviaciones temporales que rompan el nexo causal (elemento cronológico).
- d) Que el trayecto se realice con un medio de transporte normal y adecuado para el desplazamiento al trabajo (elemento de idoneidad del medio).

a) *Elemento teleológico*

Este elemento se refiere a que la finalidad única y directa del traslado sea la llegada o salida del trabajo.

Como se ha remarcado anteriormente, el concepto de accidente “*in itinere*” se construye sobre dos elementos principales: el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador; y la conexión entre ambos a través del trayecto⁵⁰. La jurisprudencia viene exigiendo, en este sentido, la necesaria “*finalidad laboral del desplazamiento, sin interrupciones o alteraciones en el iter laboris por motivos o conveniencias personales extrañas al trabajo que rompan en nexo causal, el cual también se destruye por la imprudencia temeraria o el dolo del trabajador accidentado*”⁵¹.

Así, este precepto pone de manifiesto el doble carácter presente en el elemento teleológico:

- de un lado, el carácter positivo referido a la finalidad exclusivamente laboral del desplazamiento. Será accidente “*in itinere*” siempre y cuando el trayecto se realice con el objetivo de acudir al trabajo o retornar del mismo.
- de otro lado, el carácter negativo por el cual se romperá el nexo causal cuando, por motivos personales de carácter extraño al trabajo, se interrumpa o altere el *iter*

⁵⁰ STS 29 septiembre 1997 (RJ. 1997, 6851).

⁵¹ STS 20 junio 2002 (AR. 7490).

laboris.

Por lo tanto, se romperá la relación causa-efecto cuando se produzcan desviaciones del trayecto ordinario que tengan un motivo personal, que revele de forma arbitraria e injustificada un fin distinto al desplazamiento del trabajador con destino al trabajo o al domicilio. Este elemento se construye, pues, sobre la idea de que el desplazamiento venga impuesto por la obligación de acudir al trabajo o volver del mismo, no cubriendo los desplazamientos que tengan como objetivo la gestión de asuntos privados⁵².

No se romperá, sin embargo, el nexo causal cuando la conducta del trabajador se corresponda con actuaciones o comportamientos del común de la gente, como queda recogido en la sentencia del TSJ de Galicia de 12 mayo 2016⁵³, por la que se acaba reconociendo el carácter “*in itinere*” de un accidente de tráfico sufrido por una profesora sustituta que volvía al centro de trabajo después de comer en un restaurante en el que no comía habitualmente y que no se encontraba en el trayecto entre su domicilio habitual y su lugar de trabajo.

Centrándose en el elemento teleológico, el Tribunal considera que “*si bien la actora podía ir a comer a su casa o incluso hacerlo en el comedor del centro de trabajo, no existe ninguna norma que le impida acudir a un restaurante en las proximidades del mismo centro de trabajo con un desplazamiento similar al que tendría que efectuar para acudir a su propio domicilio, máxime si se toma en consideración que el accidente acontece al regresar para la jornada de tarde, extremo no puesto en duda, por lo que el evento dañoso se haya vinculado ineludiblemente con el trabajo*”⁵⁴.

Similar tratamiento recibe la sentencia del TSJ de Baleares de 28 de septiembre 2017⁵⁵. En este caso, un trabajador sufre un accidente volviendo del trabajo, al ser arrollado por un coche. Antes del suceso estuvo, al acabar su turno, con unos compañeros en un bar durante aproximadamente 30 minutos. Se discute, por lo tanto, si dicha parada rompe el nexo causal e impide la calificación del accidente como un accidente “*in itinere*”. Pues bien, el Tribunal acaba fallando que la parada responde a costumbres sociales comunes

⁵² STS 25 mayo 2015 (rec. Núm. 2163/2014).

⁵³ Rec. Núm. 3529/2015.

⁵⁴ STSJ Galicia 12 mayo 2016 (rec. Núm. 3529/2015)

⁵⁵ AS. 2017, 2087.

que no suponen necesariamente una ruptura del elemento teleológico.

Por lo tanto, la reciente jurisprudencia reconoce como “*in itinere*” los accidentes sufridos con ocasión de actos sociales que guarden relación con el trabajo, como almuerzos o cenas de trabajo. Sin embargo, los Tribunales no siempre han sido unánimes en este sentido⁵⁶. Así, se viene exigiendo que el desplazamiento se realice en forma y medios habituales, y que se siga el itinerario usual o habitual, aunque se haga un desvío para dejar a una persona, sin alejarse extraordinariamente del trayecto ordinario y sin que haya un aumento del riesgo.

Por otro lado, como ya se ha dicho, el elemento teleológico impide reconocer como “*in itinere*” el accidente sufrido por el trabajador en su trayecto a realizar gestiones privadas, como pueden ser gestiones de tipo tributario o médicas. Así, encontramos sentencias como la sentencia del TS de 15 de abril del 2013⁵⁷ o de 29 de marzo del 2007⁵⁸, por las que se declara que no constituyen accidentes “*in itinere*” aquellos accidentes de circulación que tienen lugar al ir desde el trabajo a un centro médico para una visita⁵⁹.

Observamos, pues, cómo se niega el carácter “*in itinere*” aunque la gestión se realice durante la jornada laboral con permiso del empresario, pues considera el Legislativo que “*dicho trayecto no se enmarca en el desplazamiento habitual entre el domicilio y el lugar de trabajo, ni guarda relación con el trabajo, considerándose más bien como una gestión de asuntos privados*”⁶⁰.

Por lo tanto, vemos como la calificación del accidente dependerá de la naturaleza del viaje, y no de la existencia o no de permiso por parte del empresario⁶¹.

Esta línea se refuerza con sentencias como la sentencia del TSJ de Islas Baleares de 10 de mayo 2017⁶², por la que un trabajador del sector de la agricultura sale de su puesto de trabajo 10 minutos antes del final de la jornada para darse un baño en un estanque ubicado

⁵⁶ STSJ Cataluña 20 diciembre 1991 (AR. 6773).

⁵⁷ RJ. 2013, 3839.

⁵⁸ RJ. 2007, 3530.

⁵⁹ Gala Durán, C., “El concepto de accidente de trabajo y su aplicación en el sector público”, *op. cit.*, pág. 3.

⁶⁰ STS 29 marzo 2007 (AR. 3530); STS 10 diciembre 2009 (rec. Núm. 3816/2008)

⁶¹ No obstante, encontramos jurisprudencia (STSJ Galicia 4058/2015 de 14 julio 2015) en la que se declara accidente “*in itinere*” de una trabajadora que sufre un accidente en la vuelta a casa antes del fin de su jornada laboral, con consentimiento del empresario, para atender motivos personales.

⁶² Rec. Núm. 14/2017.

en la finca colindante a la que trabaja. Durante el baño, el trabajador se ahoga. Aquí, el Tribunal considera que no se trata de un accidente *“in itinere”*, en tanto que entiende que el accidente no guarda ninguna relación con la actividad laboral prestada por el trabajador, y se produce como consecuencia de una desviación voluntaria, no habitual e innecesaria en el camino que el trabajador debe realizar para retornar a su domicilio. Por lo tanto, se considera que se rompe el nexo causal.

Llegados a este punto, resulta importante explicar el concepto de “domicilio” para continuar con el análisis del elemento teleológico.

Pues bien, el concepto “domicilio” tiene su origen en el Derecho Romano, si bien ha evolucionado en gran medida hasta lo que entendemos hoy en día por “domicilio”.

Hay que destacar la separación de conceptos que realiza el Código Napoleónico entre “domicilio” y “residencia”, la cual se mantiene en nuestro ordenamiento, si bien sigue siendo un concepto complejo que engloba una cantidad indeterminada de significados, como se explicará a continuación⁶³.

Dicho esto, el ordenamiento jurídico laboral no cuenta con un concepto propio perfectamente delimitado de lo que se entiende por “domicilio”. Al contrario, se ha apoyado tradicionalmente en los conceptos establecidos por otras ramas jurídicas, como el Derecho Constitucional, que recoge el domicilio como espacio protegido por el derecho a la intimidad; o la Ley de Enjuiciamiento Criminal, cuyo art. 554 define domicilio como *“El edificio o lugar cerrado, o la parte de él destinada principalmente a la habitación de cualquier español o extranjero residente en España y de su familia”*.

El art. 40 CC hace referencia, por su lado, a la habitualidad del domicilio.

En base a estas definiciones aportadas por las distintas ramas del Derecho, en un primer momento, la jurisprudencia del TS desarrolla el concepto de “domicilio” de forma amplia y flexible. Así, como establece la sentencia del TS de 29 de septiembre de 1997⁶⁴ y, más

⁶³ Navas-Parejo Alonso, M., “La delimitación del inicio del trayecto en los accidentes de trabajo in itinere: el peculiar tratamiento laboral del domicilio del trabajador y su relación con la prevención de riesgos laborales”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 10, 2012, pág. 4.

⁶⁴ RJ. 1997, 6851.

tarde, la del 26 de diciembre del 2013⁶⁵, no solo se debe hablar de domicilio legal, sino también de domicilio real o habitual. Así las cosas, se determina como domicilio, en general, aquel punto habitual de salida y llegada del trabajo.

En este sentido, el TS recalca que lo importante no es salir del domicilio o volver al mismo, sino que es ir al lugar de trabajo o volver del mismo⁶⁶.

Esto lleva al Tribunal a reconocer como domicilio la residencia de verano⁶⁷, cuando se observa la existencia de su uso habitual durante la temporada vacacional, al no suponer el cambio de domicilio la ruptura del nexo causal. También se considera domicilio el de la hija del trabajador al cual acude éste todos los sábados después de terminar su jornada para comer⁶⁸, así como el domicilio de la madre política del trabajador a la cual acude periódicamente para cuidarla, pues estaba enferma⁶⁹.

En estos primeros pronunciamientos, por lo tanto, solo quedan excluidos de la consideración de “*in itinere*” aquellos accidentes que, por su distancia con respecto al lugar del trabajo, no podían guardar relación directa con el mismo. Es decir, lo importante no es el domicilio, sino que el punto de partida o de destino guarde relación directa con el trabajo.

A finales de los 90 se puede observar un cambio en los pronunciamientos del TS, el cual concibe un concepto de “domicilio” más cerrado, apoyándose en el criterio de normalidad, por el cual se dejan de admitir los domicilios ocasionales⁷⁰. Así lo afirma la sentencia del TS del 19 de enero de 2005⁷¹, la cual niega el carácter de domicilio al domicilio de los padres ubicado en Valladolid, viviendo el trabajador en Madrid. Así, establece el Tribunal que “*admitir como domicilio habitual del trabajador el de cualquiera de sus ascendientes u otros próximos familiares cuya residencia, además, se*

⁶⁵ RJ. 2014, 371.

⁶⁶ Gris González, J.C., “El accidente “*in itinere*” y el Tribunal Supremo”, *Nueva revista española de derecho del trabajo*, núm. 165, 2014, pág. 5.

⁶⁷ STS 16 octubre 1984 (AR. 5284).

⁶⁸ STS 24 octubre 1963 (AR. 4272).

⁶⁹ STS 6 febrero 1964 (AR. 476).

⁷⁰ Sánchez Pérez, J., “La reformulación del accidente de trabajo *in itinere* a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013”, *op. cit.*, pág. 7.

⁷¹ RJ. 2005, 2534.

encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo, desorbitaría el riesgo profesional concertado y asumido por la entidad gestora sobre las lesiones sobrevenidas al trabajador con ocasión o motivo del trabajo”.

Por lo tanto, cuando se vuelve al trabajo desde un punto que no es la residencia principal, o la residencia secundaria de uso habitual, o un lugar de comida o descanso, sino que se vuelve desde la residencia de la familia, se considera que no existe normalidad y que desaparece el elemento teleológico, pues la finalidad directa del viaje no está determinada por el trabajo, sino por la estancia con los familiares⁷².

Cabe aquí mencionar la sentencia del TS de 28 de febrero del 2001⁷³. Esta sentencia del Supremo es la primera que menciona de manera expresa los requisitos esenciales que configuran el accidente *“in itinere”*, si bien ya habían aparecido de manera sutil y sucinta tiempo atrás⁷⁴.

Estamos ante una sentencia dictada en unificación de la doctrina, la cual versa sobre un trabajador que, nada más terminar su jornada laboral, sufre un accidente de tráfico al acompañar a otra persona (ajena al trabajo) a su domicilio. Como consecuencia, el trabajador queda en situación de IT, no pudiendo, por lo tanto, realizar la prestación laboral debida durante aproximadamente un año y medio. En este sentido, declara el Tribunal que *“el calificativo de laboral se atribuye a tales accidentes cuando concurren determinadas circunstancias, y se ha negado, como regla general, cuando el trayecto recorrido conduce a localidad distinta de la que constituye el domicilio habitual del trabajador, porque se rompe el nexo causal necesario y la relación con el trabajo desempeñado”*.

Por lo tanto, se considera que, al dirigirse el trabajador a un domicilio ubicado en una localidad (Galdakao) distinta a la que constituye su domicilio habitual (Bilbao), no se cumple con el elemento teleológico, pues se observa que predomina en el desplazamiento una finalidad y un interés personal y particular, ajeno a la relación laboral.

⁷² STS 28 febrero 2001 (rec. Núm. 3493/1999); STS 20 septiembre 2005 (rec. Núm. 4031/2004).

⁷³ Rec. Núm. 3493/1999.

⁷⁴ STS 3 octubre 1924.

Sin embargo, en atención a los últimos pronunciamientos del Supremo, podemos observar un cambio en la doctrina a este respecto, por la cual se vuelve a considerar el domicilio de manera más flexible y se admite como domicilio el domicilio familiar del trabajador cuando éste se desplaza un largo trayecto desde su lugar de residencia por motivos laborales.

Así nos lo muestra la sentencia del TS del 26 de diciembre de 2013⁷⁵, por la cual se considera “*in itinere*” un accidente sufrido por un trabajador en el trayecto entre su domicilio familiar para los fines de semana y su residencia normal en la cual vivía durante los días laborales. Ambos domicilios se encuentran en localidades distintas (a 350 km de distancia). Pues bien, el Tribunal determina, en este caso, que “*el trayecto en el que se produce el accidente no queda fuera del art. 115.2 de la Ley General de la Seguridad Social*”⁷⁶, porque el viaje se inició desde su domicilio, con independencia de que fuera diferente del lugar de residencia durante la semana por motivos laborales. Así, el domicilio a estos efectos será tanto el domicilio del trabajador en sentido estricto como la residencia habitual por motivos laborales”⁷⁷. Se declara por lo tanto accidente “*in itinere*”, atendiendo el Tribunal a la aparición de nuevas formas de trabajo que conllevan unas particulares exigencias de movilidad territorial que fuerzan al trabajador a realizar ajustes en el lugar de trabajo que no se pueden traducir siempre en un cambio de domicilio.

Será necesario, además, la presencia del denominado “*animus manendi*”, o lo que es lo mismo, el elemento intencional, por el cual se demuestre la intención por parte del trabajador de querer continuar residiendo en el domicilio familiar, la cual se expresa objetivamente mediante la vuelta periódica al mismo⁷⁸.

En esta misma línea, sentencias como la sentencia del TSJ de Madrid del 29 de septiembre de 2017 recalcan la idea de que la importancia del domicilio hay que relativizarla. La idea básica que hay que tener en mente es que solo se considerará accidente “*in itinere*” el accidente que se produzca porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de

⁷⁵ RJ. 2014, 371.

⁷⁶ Actual art. 156.2 TRLGSS.

⁷⁷ STS 26 diciembre 2013 (rec. Núm. 2315/2012).

⁷⁸ Rizzo Lorenzo, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente *in itinere*”, *Revista de Información Laboral*, núm. 6, 2015, pág. 7.

acudir al trabajo. Lo esencial, como se ha dicho anteriormente, no será salir o regresar al domicilio, sino ir o volver del lugar de trabajo.

b) Elemento geográfico o topográfico

El elemento geográfico hace referencia a que el accidente ocurra en el trayecto normal y habitual que debe recorrerse desde el domicilio hasta el lugar de trabajo, y viceversa.

Así, y ante la falta de especificación por parte del TRLGSS, cuyo art. 156.2 a) únicamente establece que deberá ocurrir “*al ir o al volver del trabajo*”, la jurisprudencia establece que “*el hecho deberá ocurrir una vez iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo, transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia*”⁷⁹.

Por lo tanto, debemos delimitar en qué momento se entiende como iniciado el trayecto; cuándo da comienzo el trabajador al *iter*, y cuando termina.

Pues bien, estamos de acuerdo en que el accidente que tiene lugar en el recinto cerrado del domicilio será calificado como accidente no laboral⁸⁰, y aquel que ocurre en el lugar de trabajo será calificado como accidente de trabajo común. Pero, ¿qué pasa con el accidente que tiene lugar entre medias? ¿a partir de qué momento se considera que se está fuera del domicilio y se da comienzo al trayecto?

Acudimos aquí a la ya mencionada sentencia del TS del 26 de febrero de 2008⁸¹, por la cual se discute sobre la calificación de “*in itinere*” del accidente sufrido por una trabajadora que vive en un apartamento situado en un bloque de pisos cuando, bajando por las escaleras del portal, se resbala. Aquí, el Tribunal considera que “*cuando la trabajadora desciende las escaleras del inmueble en el que se ubica su vivienda ya no está en el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, constitucionalmente protegido, sino que ya ha iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo,*

⁷⁹ STS 26 febrero 2008 (AR. 3033).

⁸⁰ STS 19 febrero 1986 (RJ 1986, 4262).

⁸¹ RJ. 2008, 3033.

transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia”.

Así, acaba resolviendo el Tribunal que, dado que no hay duda alguna de que la trabajadora accidentada realizaba el trayecto con la finalidad de acudir al lugar de trabajo, se debe considerar el accidente como *“in itinere”*.

Por lo tanto, se considera que el *iter* no comienza hasta que el trabajador no abandone su propiedad y, por tanto, no transite por un lugar de libre acceso para cualquier otra persona⁸². A estos efectos, y teniendo en cuenta el desarrollo de domicilio realizado en el apartado anterior, se entenderá por domicilio *“el lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima (morada fija y permanente)”*⁸³.

Así, se considera también *“in itinere”* el accidente sufrido por un trabajador que se lesiona al caer al suelo cuando empujaba su motocicleta por la finca de su propiedad cuando se disponía a ir al trabajo. El Tribunal considera en este caso que el trabajador había dejado atrás el espacio privado y personal que constituye el verdadero domicilio, y ya estaba en contacto con el vehículo⁸⁴.

La sentencia del TS de 22 de febrero del 2018⁸⁵ establece, por otro lado, la no consideración de *“in itinere”* del accidente sufrido por un trabajador en el porche de su casa cuando éste se disponía a salir rumbo al lugar de trabajo. Pues bien, el Tribunal considera que, al ser un domicilio conformado por vivienda y jardín, la zona del porche no constituye zona de libre circulación y acceso. Además, materialmente, no llega a su medio de transporte habitual (coche), es decir, no entra en contacto con el vehículo.

Tampoco se considera *“in itinere”* el accidente ocurrido *“después de haber entrado en el domicilio para cambiarse de ropa y volver al garaje para salir de nuevo con el coche, falleciendo en tal lugar por un escape del motor”*⁸⁶.

Dicho esto, pasamos a analizar los factores que resultan necesarios para que el trayecto

⁸² Navas-Parejo Alonso, M., “La delimitación del inicio del trayecto en los accidentes de trabajo in itinere: el peculiar tratamiento laboral del domicilio del trabajador...”, *op. cit.*, pág. 7.

⁸³ STS 14 febrero 2011 (AR. 2736).

⁸⁴ STS 24 junio 2010 (rec. Núm. 3542/2009).

⁸⁵ RJ. 2018, 978.

⁸⁶ STS 23 febrero 1981 (RJ. 1981, 1396).

se considere como el habitual y normal que debe recorrerse.

Pues bien, la jurisprudencia viene exigiendo que el trabajador siga el trayecto adecuado, entendiendo como tal el usual o habitualmente utilizado para acudir al lugar de trabajo. Se incluirán aquí los comportamientos que se ajusten a los patrones de convivencia y comportamiento del común de las gentes, aunque a priori puedan parecer que rompen el nexo causal.

No se apreciará idoneidad en el desplazamiento cuando se siga un trayecto extraño o distinto al que normalmente se sigue para incorporarse al lugar de trabajo⁸⁷, o cuando se recorre un trayecto diferente del habitual por partir de un lugar diferente del que era el domicilio habitual⁸⁸. El objetivo, y, por lo tanto, la razón en última ratio de estas limitaciones, es que no se aumente el riesgo que normalmente corre el trabajador de sufrir un accidente de camino o vuelta del lugar del trabajo⁸⁹.

Por su parte, la ya mencionada sentencia del TS de 29 de septiembre de 1997⁹⁰ establece que *“no concurrirá elemento geográfico cuando el accidente tenga lugar a gran distancia del centro de trabajo y en trayecto ajeno al que es normal para incorporarse al mismo”*.

Así, por “camino habitual” se entenderá cualquier tipo de vía, calzada o camino que, aunque no sea el más corto, se use con normalidad por el común de las personas para acudir al lugar de trabajo.

Se consideran, pues, excluidos del concepto de “camino habitual” (y por lo tanto de Accidente *“in itinere”*) los accidentes sufridos cuando se circula por un carril sin asfalto en vez de por la carretera⁹¹, cuando se cruza a pie una autopista⁹², o cuando se utiliza un camino diferente al normal y más largo, sin existir un fundamento racional que lo

⁸⁷ STS 22 diciembre 1987 (RJ. 1987, 9019).

⁸⁸ SSTs 20 septiembre 2005 (RJ. 2005, 7331), 19 enero 2005 (AR. 2534).

⁸⁹ Monjas Barrena, M., “Accidente de trabajo in itinere: concepto y elementos para su delimitación. ¿Tendencia restrictiva de la doctrina jurisprudencial?”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 164, 2004.

⁹⁰ RJ. 1997, 6851.

⁹¹ STSJ Galicia 5 marzo 2012 (AR. 10820).

⁹² STCT 15 junio 1983 (AR. 5683).

justifique⁹³.

Respecto a las desviaciones en el trayecto, como ya se ha explicado, estas romperán el nexo causal cuando atiendan a una finalidad personal o privada no relacionada con la relación laboral, mientras que no romperán el nexo cuando respondan a criterios de normalidad.

Así, hacemos mención a la reciente sentencia del TS de 14 de febrero de 2017 (rec. Núm. 838/2015). Esta sentencia versa sobre un trabajador que, tras terminar su jornada laboral, sufre un accidente de tráfico de camino a dejar a dos compañeros de trabajo en su domicilio, ubicado en la localidad de Mengíbar (Jaén), estando el centro de trabajo en la localidad de Puente Tablas (Jaén) y el domicilio del trabajador en Linares (Jaén).

Si bien en primera instancia y en recursos posteriores se determina que no hay accidente de trabajo por no cumplirse los requisitos necesarios para determinar accidente “*in itinere*”, el Tribunal Supremo acaba por resolver que sí estamos ante un accidente de trabajo “*in itinere*”.

Así, partiendo de las ya mencionadas sentencias del TS del 29 de septiembre de 1997⁹⁴ o del 22 de marzo de 2007⁹⁵, solo se considerará accidente “*in itinere*” aquel que se produzca en el desplazamiento que venga impuesto por la obligación de acudir al lugar de trabajo.

En este sentido, el Tribunal determina que no existe ruptura del nexo causal pues, aunque el accidente tenga lugar a 20 kilómetros del lugar de inicio del trayecto y transcurrida más de una hora, los hechos probados acreditan que el viaje tiene un carácter evidentemente laboral.

Además, el trabajador realiza dicho trayecto de manera habitual, pues recogía y devolvía a sus compañeros diariamente; y el trayecto que se sigue constituye el recorrido más

⁹³ STSJ Canarias 4 febrero 2011 (AR. 18789).

⁹⁴ RJ. 1997, 6851.

⁹⁵ JUR. 2007, 198753.

razonable a efectos tiempo de desplazamiento, de compartir gastos y de respeto con el medio ambiente.

Por último, respecto a los supuestos en los que el trabajador tiene dos domicilios (uno durante los días laborales y otro durante los fines de semana), la jurisprudencia tradicional establece en relación al criterio geográfico que se conserva la consideración de accidente “*in itinere*” cuando el trayecto es directo entre lugar de trabajo y cualquiera de los dos domicilios. En sentido contrario, se rompe el nexo causal cuando se realiza escala en uno de los dos domicilios⁹⁶.

No obstante, la doctrina cambia cuando se dicta la ya estudiada sentencia del TS 26 de diciembre del 2013, por la cual se reconoce como “*in itinere*” el accidente sufrido por un trabajador al dirigirse de su domicilio familiar al habitual para los días laborales.

c) *Elemento cronológico*

El elemento cronológico hace referencia a que el accidente se produzca en el tiempo prudencial y razonable que habitualmente invierte el trabajador en el trayecto. Ahora bien, este elemento se analiza por el Legislativo de manera amplia y flexible, de forma que una mera demora o retraso no excluye el carácter laboral del accidente.

Por lo tanto, el tiempo empleado en el desplazamiento debe ser razonable, debiendo tener en cuenta las distintas variables que pueden influir, como son la distancia a recorrer, el medio de transporte utilizado o las condiciones específicas de cada caso (condiciones meteorológicas, de circulación...). De esta forma, lo normal será que el accidente tenga lugar en un momento cercano al horario de entrada y salida del trabajo, aunque no necesariamente tendrá que ser así.

Respecto a las paradas e interrupciones en el trayecto, se entenderá que éstas rompen la continuidad (y, por tanto, el nexo causal) cuando dilatan en exceso el tiempo que el

⁹⁶ STSJ Extremadura 29 enero 2013 (AR. 57955).

trabajador emplea habitualmente para el mismo. No obstante, debido a la cantidad de factores que pueden incluir en la duración del trayecto, el análisis será hecho por el juez caso por caso.⁹⁷

Así, atendiendo a la sentencia del TS de 14 de febrero del 2017⁹⁸ estudiada en el apartado anterior, el Tribunal establece, respecto al elemento cronológico, que, aunque transcurre más de una hora entre la salida y el accidente, el Tribunal considera que dicho periodo de tiempo siempre se ha empleado a volver al domicilio desde el trabajo. Así, no comparte del todo el modo en el que la sentencia recurrida aborda el factor cronológico, pues se limita a tomar como hora de salida la del cierre de la valla de la obra donde trabajan, y contrastarla con la hora del siniestro, sin tener en consideración factores como que era viernes (despedida de los compañeros tras una semana de trabajo), el tiempo empleado en acceder al lugar en el que estaba aparcado el coche, el estado de la carretera... Por lo tanto, considera el Tribunal que se cumple el factor cronológico por haberse podido emplear los minutos sin justificar en multitud de menesteres, por lo que no se está ante un retraso relevante.

Tampoco se considera rota la relación de causalidad cuando el trabajador realiza una parada de media hora para refrescarse en el trayecto de vuelta a casa⁹⁹, ni cuando decide esperar a que mejore el estado del tráfico y baje la temperatura para viajar en unas condiciones más idóneas¹⁰⁰, ni cuando un trabajador decide hacer una parada para visitar una vivienda ubicada dentro del normal itinerario a seguir, sin efectuar desviación alguna ni emplear más tiempo del debido¹⁰¹, ni cuando el trabajador, de camino al lugar de trabajo, se desvía a la gasolinera más próxima para repostar¹⁰². Tampoco cuando el trabajador se desvía para dejar a sus hijos en casa de un familiar, por ser un día no lectivo, prolongándose así el tiempo invertido, pues considera el Tribunal que *“lo importante es que el accidente sucede al ir al trabajo y aunque el trayecto no fue el habitual, la circunstancia de ser día no lectivo y tener que dejar a sus hijos en casa de su madre, no*

⁹⁷ Martín Valverde, A., y García Murcia, J., *Accidente de trabajo, delimitación legal (II)*, Tratado Práctico de Derecho de la Seguridad Social, Tomo I, Editorial Aranzadi, 2008, pág. 3.

⁹⁸ RJ. 2017, 1116.

⁹⁹ STS 4 noviembre 1968 (AR. 4712).

¹⁰⁰ STS 30 enero 1989 (AR. 843).

¹⁰¹ STSJ Castilla la Mancha 10 septiembre 2009 (rec. Núm. 240/2009).

¹⁰² STS 14 julio 2015 (rec. Núm. 997/2014).

hace más que mostrar la costumbre o realidad social en que nos movemos en la actualidad a la hora de conciliar la vida familiar con la laboral”¹⁰³.

Tampoco cuando el trabajador realiza una parada de una hora en un supermercado para hacer la compra en el trayecto de vuelta a su domicilio¹⁰⁴, ni cuando realiza una breve parada en un bar con compañeros de trabajo tras salir de trabajar¹⁰⁵, por entenderse que dichas conductas responden a patrones usuales de comportamiento del común de la sociedad.

Por el contrario, cuando el retraso o tiempo invertido en el trayecto sea mayor al normal y no tenga justificación se producirá la ruptura del nexo causal, desvirtuándose así la naturaleza laboral del accidente¹⁰⁶.

En cuanto a la iniciación anticipada del trayecto hacia el lugar de trabajo, se considerará que ésta no romperá el elemento cronológico necesario para la consideración del accidente como “*in itinere*”, cuando no suponga un incremento del riesgo comparado con el existente a la hora normal de salida, y esté suficientemente justificado¹⁰⁷.

Este es el caso de la sentencia del TSJ de Murcia del 1 de junio 1992¹⁰⁸, en la cual “*se produjo ciertamente, una anticipación en el comienzo del viaje, pero además de que ello no introdujo ningún factor de riesgo distinto al existente en desplazamiento realizado una hora más tarde, estaba suficientemente justificado, por el tipo de vehículo en que se desplazaba susceptible de sufrir un pinchazo que le hubiera obligado a marchar andando los 3 kilómetros que separan ambas poblaciones, por lo que el adelanto era obligado si quería tener la seguridad de una llegada puntual a la panadería a las 11'30; y porque al tratarse de un necesario desplazamiento nocturno la prudencia aconseja anticiparlo lo más posible, pues cuanto más tarde se realizara más difícil sería coincidir con transeúntes o vehículos que le pudieran prestar auxilio en caso de necesitarlo*”.

¹⁰³ STSJ Galicia 26 marzo 2012 (rec. Núm. 3883/2008).

¹⁰⁴ STS 17 abril 2018 (rec. Núm. 1777/2018).

¹⁰⁵ STSJ Baleares 28 septiembre 2017 (AS. 2017, 2087).

¹⁰⁶ STS 15 de julio de 1986 (RJ. 1986, 4523).

¹⁰⁷ Cavas Martínez, F., *El accidente de trabajo in itinere, Selección Jurisprudencial Práctica*, Tecnos, Madrid, 1994.

¹⁰⁸ AR. 3270.

Lo mismo ocurre en la ya citada STS 26 de diciembre 2013, en la cual el Tribunal reconoce el accidente “*in itinere*” para el accidente ocurrido 6 horas antes del comienzo de la jornada laboral; o la sentencia del TSJ de Galicia de 15 de julio 2015¹⁰⁹, en la cual el accidente se produce 5 horas antes del comienzo de la jornada.

d) *Elemento mecánico o de idoneidad del medio*

Este elemento hace referencia a que el desplazamiento entre domicilio y lugar de trabajo se realice a través de un medio normal y adecuado al trayecto. Este elemento se puede subsumir dentro del elemento geográfico, pues, tal y como se ha explicado, este último se ocupa de los aspectos relativo al trayecto, como la forma y el medio en que se realiza. No obstante, debido a la particularidad y relevancia del mismo, analizaremos este elemento de forma separada.

Dicho esto, el trayecto se puede realizar a través de cualquier medio de transporte, bien sea transporte público, privado, o a pie. Lo importante es que, para dicho desplazamiento, el medio sea el racional y adecuado; el normal y habitual que venga determinado por el factor social del uso común de las gentes. Así, dicho medio no debe entrañar un riesgo mayor al normal para cada situación, de manera que el Juez llevará a cabo un análisis caso por caso sobre la adecuación del medio a las circunstancias del sujeto y las condiciones del desplazamiento.

Por lo tanto, resulta compatible el uso indistinto de varios medios de transporte, siempre que sean adecuados al trayecto y a las condiciones del desplazamiento.

Así, siguiendo la jurisprudencia del TS, se ha excluido la consideración de “*in itinere*” en aquellos supuestos en los que se han utilizado medios sustancialmente peligrosos o modificados, o medios prohibidos expresamente por el empresario, como ocurre en la sentencia del TS de 20 de febrero 1971, en la que se niega el carácter “*in itinere*” al

¹⁰⁹ Rec. Núm. 1660/2014.

accidente sufrido por un trabajador que acude al lugar de trabajo en su motocicleta, pese a las órdenes del empresario de utilizar los coches puestos a disposición de la plantilla. Ahora bien, exigen los Tribunales que dicha prohibición esté debidamente razonada y fundamentada por la idoneidad de un medio frente a otro.

Cuando el empresario ponga a disposición de los trabajadores un medio de transporte colectivo, se considerará éste como el adecuado. No obstante, el uso de cualquier otro medio, por razones justificadas y sin que concurra prohibición expresa por parte del empresario, no supondrá necesariamente la ruptura de este elemento de idoneidad del medio.

Por último, conviene destacar el apoyo de la jurisprudencia hacia la idoneidad de los medios de transporte más novedosos, como pueden ser la bicicleta¹¹⁰ o el monopatín¹¹¹, que vienen cobrando una gran popularidad como alternativa para acudir al lugar de trabajo, en atención a sus cualidades no contaminantes¹¹².

Pues bien, estos medios se consideran idóneos en la medida en que no aumenten de forma considerable el riesgo que corre el trabajador de sufrir accidente, y se utilicen estrictamente para el desplazamiento entre domicilio y lugar de trabajo, no viéndose el trayecto afectado por intereses particulares relacionados con el deporte y ajenos a la prestación debida¹¹³.

4. SUPUESTOS EXCLUIDOS DEL CONCEPTO ACCIDENTE DE TRABAJO “*IN ITINERE*”

En este apartado analizaremos aquellos supuestos que quedan excluidos del concepto de accidente de trabajo “in itinere”, bien sea porque la Legislación así lo señala (apartados a) y b) del art. 156.4 TRLGSS y apartado b) del art. 156.5 TRLGSS), o porque de la jurisprudencia así se desprende (enfermedad manifestada en el trayecto).

¹¹⁰ STS 22 enero 2008 (RJ. 2008, 2076).

¹¹¹ STSJ Cataluña 12 junio 2014 (AS. 2014, 1862).

¹¹² Hierro Hierro, F.J., “Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 173, 2015, pág. 3.

¹¹³ STSJ Comunidad Valenciana 11 febrero 2003 (AS. 2003, 2909).

4.1 Fuerza mayor

Tal y como se extrae de la redacción del apartado a) del art. 156.4 TRLGSS, no tendrán la consideración de accidente de trabajo,

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

En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza”¹¹⁴.

La legislación civil no hace distinción entre “fuerza mayor” y “caso fortuito”. La legislación social, sin embargo, sí ve necesaria la diferenciación entre ambos conceptos, estableciendo que el caso fortuito será aquella causa que no conocemos de manera precisa pero que sabemos que pertenece a la esfera empresarial, mientras que la fuerza mayor será aquella causa que sí conocemos y que está fuera de la esfera de riesgo empresarial¹¹⁵.

Dicho esto, el art. 1.105 CC establece que *“constituirá fuerza mayor aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que, previstos, fueran inevitables”*.

Por lo tanto, la fuerza mayor excluye la consideración de accidente de trabajo, pues se considera que, al ser el accidente consecuencia de un suceso que no se pudo haber previsto o que previsto, no se pudo haber evitado, se rompe el nexo causal entre la prestación laboral desempeñada y el accidente sufrido.

Esta fuerza mayor suele quedarse circunscrita a los acontecimientos catastróficos, actos de guerra y similares¹¹⁶.

No se considerará, sin embargo, fuerza mayor los supuestos de insolación, afectación por rayo u otros fenómenos naturales similares, por lo que en estos casos sí estaremos ante

¹¹⁴ Art. 156.4 a) TRLGSS

¹¹⁵ González Martínez, J. A., y Fernández Orrico, F. J., *El trato privilegiado de las prestaciones de origen profesional. Otros supuestos considerados como accidentes de trabajo*, Editorial Aranzadi, 2017, pág. 8.

¹¹⁶ STSJ País Vasco, 1 junio 1999 (rec. Núm. 420/1999).

un accidente de trabajo, más aún cuando el trabajador desempeñe habitualmente la prestación laboral debida a la intemperie.

En lo que se refiere a actos terroristas que afecten al trabajador en el lugar de trabajo, no estaremos ante un caso de fuerza mayor, sino ante una actuación de un tercero.

4.2 Dolo o imprudencia temeraria

Continuando con la redacción del art. 156.4 TRLGSS, su apartado b) establece que quedarán excluidos de la consideración de accidente de trabajo,

b) *“Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado”*¹¹⁷.

A diferencia del apartado a), este último apartado b) es el que ha generado más controversia jurisprudencial, en tanto que surgen dudas a la hora de delimitar el concepto de “imprudencia temeraria”.

Antes de nada, conviene destacar cómo el Legislativo deja fuera del concepto de accidente de trabajo aquellos accidentes que se producen como consecuencia de una imprudencia temeraria del trabajador, pero no aquellos que son consecuencia de una imprudencia profesional¹¹⁸.

Dicho esto, ¿qué se entiende exactamente por dolo e imprudencia?, y ¿cuándo va a ser la imprudencia temeraria o profesional?

Haremos referencia al dolo cuando la persona actúe conociendo el mal hacer desde el principio, de forma voluntaria y conscientemente. Estaremos, por otro lado, frente a una

¹¹⁷ Art. 156.4 b) TRLGSS.

¹¹⁸ Art. 156.5 b) TRLGSS: *“No impedirá la calificación de un accidente como de trabajo (...) la imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira”*.

imprudencia, cuando la persona conocedora del riesgo actúe sin ser consciente de la lesividad del mismo.

Así, por imprudencia profesional se entenderá aquella que tiene lugar en el ejercicio habitual de una tarea y se deriva de la confianza que el trabajador tiene en el desarrollo de la misma, por ser rutinaria y continua. Es decir, es el descuido que se produce como consecuencia de la confianza que el trabajador tiene en su trabajo.

Por otro lado, la imprudencia será temeraria cuando el trabajador, en el desempeño de la prestación laboral debida, cometa una infracción y, conociendo el riesgo que entraña, asuma un riesgo significativo¹¹⁹. Es decir, concurrirá imprudencia temeraria cuando se desempeñe el trabajo sin atención a las normas más primordiales de precaución y prudencia, y asumiendo de manera consciente y voluntaria riesgos graves e innecesarios¹²⁰.

Así, constituirá imprudencia temeraria aquel accidente que se produzca como consecuencia de la desobediencia de las órdenes del empresariales¹²¹ o la inobservancia de las más elementales medidas de precaución.

A tenor de la naturaleza “*in itinere*” de los accidentes que en este trabajo se estudian, nos centraremos en el ámbito concreto de los accidentes de tráfico.

Así, será imprudencia temeraria y, por lo tanto, no constituirá accidente de trabajo, el accidente que se produzca bajo los efectos del alcohol o sustancias tóxicas¹²².

No obstante, los Tribunales vienen defendiendo, en este sentido, que no se rompe el nexo causal con el mero consumo de alcohol o sustancias tóxicas ni incluso con la superación

¹¹⁹ STS 27 enero 2014 (AR. 935).

¹²⁰ STSJ Castilla La Mancha, de 3 de febrero de 1999 (AS. 1999/456): “*un comportamiento grave y abiertamente contrario al actuar diligente de una persona normal, debiéndose de calificar, indudablemente, como una acción altamente peligrosa para sí y para terceros, con ausencia de la atención debida más absoluta en correspondencia y parangón a la acción ejercitada, suponiendo la no adopción de los cuidados más elementales para impedir el desencadenamiento de resultados dañosos altamente previsibles*”.

¹²¹ STS 16 julio 1985 (RJ. 1985, 3787).

¹²² STS 31 marzo 1999 (RJ. 1999, 3780), STSJ Castilla La Mancha 2 octubre 2006 (AS. 2006, 3085), STSJ Andalucía (Granada) 2 diciembre 2003 (AS. 2003, 4206).

de los límites permitidos por ley, sino que será necesario, además, que concurra un menosprecio evidente de las normas más elementales en la conducción del vehículo¹²³.

También constituirá imprudencia temeraria saltarse un stop o un semáforo en verde¹²⁴, conducir en dirección prohibida¹²⁵, o conducir una motocicleta sin seguro a una sola rueda con el casco desabrochado¹²⁶.

No será imprudencia temeraria, sin embargo, el accidente sufrido por el conductor de un camión que lleva una sobrecarga de 423 kg y el cinturón desabrochado que, como consecuencia de un exceso de velocidad, accidenta al tomar un carril de desaceleración¹²⁷. En este caso, considera el Tribunal Supremo que no concurre imprudencia temeraria en su sentido jurídico-doctrinal, sino que estamos ante una falta de cuidado o descuido en el trabajador, el cual no prevé con la debida anticipación los riesgos del exceso de velocidad¹²⁸. Además, se considera que concurrirá imprudencia temeraria cuando se superen los topes con relevancia penal, lo cual no se produce en este caso¹²⁹.

Así, por lo tanto, no se niega el carácter de accidente de trabajo cuando media simple imprudencia derivada de descuidos, distracciones o cansancio, siempre que estemos ante un comportamiento usual, razonable y sensato en vista de las circunstancias del caso.

4.3 Intervención de un tercero

Tal y como se desprende del apartado b) del art. 156.5 TRLGSS, no impedirá la calificación de un accidente como de trabajo,

¹²³ STSJ Valencia 10 enero 2012 (AR. 158986).

¹²⁴ STS 18 septiembre 2007 (RJ. 2007, 8446).

¹²⁵ STS 22 enero 2008 (RJ. 2008, 2076).

¹²⁶ STSJ Andalucía (Málaga) 2 marzo 2006 (AS. 2006, 3103).

¹²⁷ STS 13 marzo 2008 (RJ. 2008, 3040).

¹²⁸ San Martín Mazzucconi, C., "La imprudencia del trabajador en el accidente de trabajo: claves jurisprudenciales", *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 84, 2009.

¹²⁹ El art. 319 del Código Penal tipifica la conducta del que conduzca por vía interurbana a una velocidad superior en 80 km/h a la permitida. En este caso, la velocidad es superior en 50 km/h.

- b) *“La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo”*¹³⁰.

De este artículo se desprende que, para que un accidente provocado por un tercero sea considerado como de trabajo, los hechos tendrán que guardar relación con el trabajo¹³¹. Es decir, se debe mantener la relación causa-efecto entre trabajo y accidente, de manera que, no se habría producido el accidente de no existir el deber de realizar la prestación laboral debida¹³².

Dicho esto, nos apoyamos en la sentencia del TS de 20 de febrero del 2006¹³³, la cual considera como accidente *“in itinere”* el fallecimiento de un trabajador en manos de un asesino en serie que eligió la víctima al azar.

Así, reconoce el Tribunal el carácter *“in itinere”* dado que el asesino y la víctima no tenían ninguna relación, no se conocían. Cuando la víctima y el causante sí se conocen, se entiende que el accidente está causado por motivos personales ajenos al trabajo, por lo que se rompe el nexo causal.

Por otro lado, el suceso ocurre a una hora próxima al fin de la jornada laboral, mientras la víctima esperaba al autobús, medio de transporte que utilizaba habitualmente para regresar a su domicilio. Además, si no hubiese tenido lugar la prestación laboral por parte de la víctima, dicho suceso no habría ocurrido.

En esta línea encontramos la ya mencionada sentencia del TS del 20 de junio del 2002¹³⁴, por la cual se desestima la consideración de accidente *“in itinere”* al fallecimiento de un trabajador en manos del amante de su mujer. Si bien ambos, víctima y agresor, no se

¹³⁰ Art. 156.5 b) TRLGSS.

¹³¹ STS 20 junio 2002 (RJ. 2002, 7490): *“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”*.

¹³² Mercader Uguina, J. R., Goerlich Peset, J. M., y Aradilla Marqués, M. J., *Prestaciones de la Seguridad Social. Acción protectora*, Practicum Social 2017, Editorial Aranzadi, 2017, pág. 3.

¹³³ RJ. 2006, 739.

¹³⁴ RJ. 2002, 7490.

conocían ni tenían relación alguna, queda probado que las motivaciones que determinan la muerte son completamente ajenas al trabajo de la víctima; responden a motivos exclusivamente personales.

Sin embargo, y en línea opuesta, cabe mencionar el Auto del TS de 7 de abril de 2016¹³⁵. En este caso, el fallecido y el agresor sí se conocían, uno era tutor y otro era aprendiz. Ambos se disponían a ir juntos al trabajo en coche, como hacían de costumbre, cuando el aprendiz estrangula al tutor en su garaje, provocándole la muerte. Posteriormente, procede a robarle una cadena de oro que venderá.

El Tribunal Supremo determina que *“la agresión no se debió a ninguna razón de relación personal entre víctima y agresor, sino a un hecho fortuito (...) No existe relación personal sino tan solo un conocimiento circunstancial de ambas personas en el marco del trabajo para la misma empresa”*¹³⁶, por lo que se trata de un accidente *“in itinere”*.

Por último, cabe mencionar que no solo se hace referencia aquí a las agresiones físicas, sino que tienen también cabida las verbales, como nos muestra la sentencia del TSJ de La Rioja, de 11 de septiembre del 2007¹³⁷, por la cual se reconoce como accidente *“in itinere”* la agresión verbal ejercida por dos desconocidos ajenos al trabajo hacia la víctima, que se dirigía desde su domicilio al trabajo. Esta agresión verbal acaba desencadenando en un trastorno por estrés postraumático.

Por lo tanto, en principio, si entre ambas partes existe algún tipo de relación personal, no estaremos ante un accidente de trabajo, salvo que se demuestre que ese factor no es lo que determina el suceso.

¹³⁵ JUR. 2016, 104667

¹³⁶ STSJ País Vasco 2 junio 2015 (AS. 2015, 1400).

¹³⁷ AS. 2008, 345.

5. CONCLUSIONES

Una vez estudiado el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*”, y analizado y valorado sus requisitos y elementos que lo componen, puedo llegar a las siguientes conclusiones.

En primer lugar, y como ha sido destacado en numerosas ocasiones a lo largo de todo el trabajo, la redacción que define el accidente “*in itinere*” en el art. 156.2 a) TRLGSS es muy simple. Un concepto que engloba tantos casos y situaciones distintas se define en catorce palabras: “*los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*”. Consecuencia de este escaso desarrollo normativo ha sido la inseguridad jurídica que tradicionalmente ha envuelto a este concepto, dejando al libre arbitrio del juez la calificación de un accidente como “*in itinere*” o no.

Predomina, por lo tanto, un desarrollo jurisprudencial del concepto, el cual ha llevado en muchas ocasiones a que litigios semejantes obtengan dictámenes opuestos.

Cada elemento esencial que configura el concepto de accidente “*in itinere*” despliega un amplio abanico de interrogantes y es susceptible de múltiples interpretaciones.

Esta inseguridad hace que aumenten el número de pleitos; la incertidumbre provoca mayor litigiosidad, que a su vez provoca mayores costes para el sistema de la seguridad social.

A este problema se le suma la evolución económica, social y tecnológica característica del ámbito laboral. Nos encontramos en un entorno cambiante y dinámico. Desde principios del siglo pasado, se han redefinido por completo las formas en que se realiza la prestación laboral debida, los hábitos para ir y volver de trabajar, incluso las formas familiares.

Así, se observa que los trayectos son cada vez más largos, como consecuencia de la aparición de núcleos empresariales aislados y alejados de la ciudad, o como consecuencia del precio de la vivienda, que lleva al trabajador a vivir en la periferia, o incluso a otra localidad, por ejemplo. Por ello, los accidentes “*in itinere*” se ven aumentados.

En este sentido, los pronunciamientos judiciales se han ido adaptando a este proceso, flexibilizando progresivamente el concepto de accidente de trabajo “*in itinere*”, para poder así dar respuesta a todos estos cambios.

En segundo lugar, el concepto se ha venido flexibilizando también por el deseo de dar cada vez una mayor protección al trabajador que sufre un accidente y eliminar así las situaciones en las que se producen abusos por parte del empresario.

Como ya sabemos, la calificación de un accidente como de trabajo otorga al trabajador que la sufre unos mayores beneficios, sobre todo remuneratorios, que si se considera como no laboral. Por eso, lo que buscará el trabajador es la calificación del suceso como laboral, lo cual aumenta a su vez el número de pleitos.

En mi opinión, esta flexibilización ha sido excesiva, suavizando los elementos y requisitos para que concurra accidente “*in itinere*” hasta tal punto que se sobrepasa dicha protección. Consecuentemente, lo que se ha conseguido es que el concepto se extienda de un modo excesivo, dificultando el establecimiento de un criterio unificador.

BIBLIOGRAFÍA

Cavas Martínez, F., “Accidente de trabajo in itinere y delimitación teleológico-espacial del iter laboris”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, vol. I, 1998.

Cavas Martínez, F., *El accidente de trabajo in itinere, Selección Jurisprudencial Práctica*, Tecnos, Madrid, 1994.

Charro Baena, P., “Desdramatizando el alcance de la nueva jurisprudencia sobre el accidente in itinere”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, núm. 8, 2014

Gala Durán, C., “El concepto de accidente de trabajo y su aplicación en el sector público”, *La administración práctica*, núm. 7, 2018.

Gala Durán, C., “El síndrome de «estar quemado» o de agotamiento profesional y su calificación como accidente de trabajo”, *La administración práctica*, núm. 12, 2018.

González Martínez, J. A., y Fernández Orrico, F. J., *El trato privilegiado de las prestaciones de origen profesional. Otros supuestos considerados como accidentes de trabajo*, Editorial Aranzadi, 2017.

Gris González, J.C., “El accidente "in itinere" y el Tribunal Supremo”, *Nueva Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 165, 2014.

Hierro Hierro, F.J., “Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 173, 2015.

Martín Valverde, A., y García Murcia, J., *Accidente de trabajo, delimitación legal (II)*, Tratado Práctico de Derecho de la Seguridad Social, Tomo I, Editorial Aranzadi, 2008.

Mercader Uguina, J. R., Goerlich Peset, J. M., y Aradilla Marqués, M. J., *Prestaciones de la Seguridad Social. Acción protectora*, Practicum Social 2017, Editorial Aranzadi, 2017.

Monjas Barrena, M., “Accidente de trabajo in itinere: concepto y elementos para su delimitación. ¿Tendencia restrictiva de la doctrina jurisprudencial?”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 164, 2004.

Navas-Parejo Alonso, M., “La delimitación del inicio del trayecto en los accidentes de trabajo in itinere: el peculiar tratamiento laboral del domicilio del trabajador y su relación con la prevención de riesgos laborales”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 10, 2012.

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

Rizzo Lorenzo, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de Información Laboral*, núm. 6, 2015.

San Martín Mazzucconi, C., “La imprudencia del trabajador en el accidente de trabajo: claves jurisprudenciales”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 84, 2009.

Sánchez Pérez, J., “Ámbito del accidente de trabajo en misión”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 9, 2014.

Sánchez Pérez, J., “El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11, 2013.

Sánchez Pérez, J., “El accidente de trabajo in itinere: una propuesta de cambio normativo”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 10, 2013.

Sánchez Pérez, J., “La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013”, *Revista de Información Laboral*, núm. 3, 2014.

Sánchez-Rodas Navarro, C., “El concepto de trabajador por cuenta ajena en el Derecho español y comunitario”, *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, núm. 37, 2005.

Santos Palacios, J., “El accidente de tráfico como accidente de trabajo. Análisis legal y jurisprudencial”, *Revista Técnica de Salud Laboral y Prevención*, núm. 5, 2005.

Sempere Navarro, A., “Accidente de trabajo in itinere”, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, Tomo III, núm. 63, 1996.

Toscani Giménez, D., “Las ampliaciones legales del concepto de accidente de trabajo”, *Revista española de Derecho del Trabajo*, núm. 161, 2014.

Vicente Herrero, M. T., “El accidente de trabajo in misión: legislación jurisprudencial española”, *Revista CES Derecho*, Volumen 6, núm. 1, 2015.