

LA DOCTRINA JUDICIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*

Raquel Poquet Catalá

Doctora en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Profesora consultora. UOC.

Profesora asociada. UNIR

EXTRACTO

En este trabajo se estudia, desde un punto de vista de la doctrina judicial, la configuración de la figura jurídica del accidente de trabajo *in itinere*. Así, en primer lugar, se analiza su debatida naturaleza jurídica, y posteriormente se estudian los requisitos configuradores del mismo, tanto los genéricos, comunes al accidente de trabajo en general, como los específicos o propios de esta institución, pero prestando especial interés en los específicos, esto es, en el elemento teleológico, el cronológico, el topográfico y el mecánico, y toda la problemática habida en torno a los mismos.

Palabras claves: accidente de trabajo, accidente de trabajo *in itinere*, domicilio, trayecto y trabajadores.

Fecha de entrada: 07-04-2014 / Fecha de revisión: 01-10-2014 / Fecha de aceptación: 14-10-2014

THE JUDICIAL DOCTRINE IN THE BUILDING OF THE WORK ACCIDENT *IN ITINERE*

Raquel Poquet Catalá

ABSTRACT

In this work it is studied, from a point of view of the judicial doctrine, the configuration of the judicial figure of the work accident *in itinere*. So, in the first place, it is analyzed its debated judicial nature, and later its requirements, as much the generic or common requirements to the work accident in general, as the specific or own requirements of this institution, but paying special attention in the specific ones, that is to say, in the teleological element, the chronological one, the topographic one and the mechanic one, and all the difficulties that there had been around them.

Keywords: work accident, work accident *in itinere*, home, route and workers.

Sumario

1. Introducción
2. Naturaleza jurídica
3. Elementos configuradores genéricos
 - 3.1. Elemento subjetivo
 - 3.2. Elemento objetivo
 - 3.3. Nexo causal
4. Elementos configuradores específicos
 - 4.1. Elemento teleológico
 - 4.2. Elemento cronológico
 - 4.3. Elemento topográfico
 - 4.4. Elemento mecánico
5. Conclusión

Bibliografía

1. INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente se ha considerado que el accidente de trabajo *in itinere* es una creación jurisprudencial. Se trata, sin duda, de una figura en extremo delicada y que pretende trasladar la protección especial de la Seguridad Social propia de las contingencias profesionales a una serie de sucesos que parece más justo proteger, a pesar de no tener relación con la actuación del empresario en cuanto a su prevención¹. Es decir, la fórmula normativa es muy amplia, sin contenido preciso, de ahí que hayan sido la jurisprudencia y la doctrina judicial quienes hayan ido perfilando sus rasgos definidores, con carácter humanitario y flexible, *pro operario*, forzando en muchos casos la interpretación, para así conceder un nivel de protección más intenso que el que resultaría de no reconocer la contingencia laboral, con el inconveniente de que no es posible llegar a una teoría unificada, lo que ha llevado a calificarlo como una institución en la que es «muy difícil establecer generalizaciones o pautas válidas para los diferentes supuestos, ya que la adopción de cada solución concreta depende fundamentalmente de las circunstancias, datos y elementos que, en cada caso específico, concurren»². El laconismo del precepto legal llega a tal punto que soslaya cualquier referencia a la relación con la prestación de trabajo, cuando es evidente que la misma resulta imprescindible, pues como retóricamente se pregunta parte de la doctrina «¿tendría sentido considerar laboral el accidente de quien ha ido a visitar su empresa por el puro placer de mostrarla a unos conocidos, y aprovechando uno de sus días de asueto? Es claro que no; en realidad nadie considera que haya que dar una respuesta afirmativa a tal interrogante pese a que, sin embargo, el supuesto encaja en la literalidad de los términos legales»³.

La primera ley de accidentes de trabajo⁴ definió el accidente de trabajo como toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo por cuenta ajena, dejando así fuera, conscientemente, el inciso que preveía su anteproyecto de referir la lesión a la acción súbita y violenta de una fuerza exterior. Con dicha omisión ese precepto legal ha llegado a nues-

¹ NAVAS-PAREJO ALONSO, M. [2012]: «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», en AS, núm. 10 (versión *on-line*).

² Auto del TS de 22 de diciembre de 1992.

³ SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre el accidente de trabajo *in itinere*», en AS, núm. 5, pág. 75.

⁴ De 30 de enero de 1900.

tros días sin más cambios que el de sustituir el término «operario» por «trabajador»⁵. Asimismo, quedaba protegido el accidente con su fórmula de doble causalidad, esto es, la directa «por consecuencia», y la indirecta «con ocasión», fórmula que se ha mantenido hasta el momento actual.

Ante dicha omisión, fue la doctrina judicial quien optó por dar cobertura a dicha contingencia, interpretando expansivamente la noción genérica de accidente laboral y subsumiendo en ella los accidentes ocurridos en el tránsito hacia o desde el trabajo. También el Tribunal Supremo (TS)⁶ afrontó el caso de un trabajador que falleció durante la travesía en el barco que le llevaba desde su localidad de residencia al barco en el que tendría que prestar sus servicios de tripulante. El TS estableció que el trabajador había fallecido en el trayecto que recorría por razón de su compromiso laboral, con lo que el supuesto específico de accidente de trabajo *in itinere* quedaba así reconocido y protegido. En dicho caso, la relación causal parte no desde el momento en que el trabajador empieza a realizar su cometido, sino desde que empieza a ejecutar actos precisos para realizar la tarea encomendada entre los que se encuentra el que lleva a efecto para dirigirse al lugar de prestación de servicios. La idea fundamental que subyace en esta construcción jurisprudencial del accidente de trabajo *in itinere* es que solo puede calificarse como tal aquel que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo. Más adelante, el TS⁷ vuelve a declarar la existencia de un accidente de trabajo en relación con la fractura de fémur que sufre un vigilante de línea de alta tensión cuando al regresar en bicicleta a su domicilio, tras prestar servicios, cae en una zanja de tres metros. La doctrina⁸ pronto empieza a fraguar el esquema protector del accidente ocurrido en el trayecto al trabajo, estimando que «la actividad del obrero no se manifiesta solo en las operaciones funcionales propiamente dichas, sino que también comprende una serie de actos anteriores o preparatorios a la duración de la jornada laborable, y todos ellos deben estar incluidos en la órbita del trabajo, siempre que exista nexo entre este y aquellos», añadiendo que «el trabajo, como motivación del daño, comprenderá, por tanto el momento anterior a la manifestación de la actividad funcional, el acto de ejecución y el subsiguiente, siempre que el primero y el último tengan influencia en el trabajo propiamente dicho».

Cabe señalar que la interpretación judicial del accidente de trabajo *in itinere* ha seguido parámetros muy diferentes al del accidente de trabajo en general, pues en este ha desaparecido totalmente la relevancia de la culpa empresarial e incluso de la vinculación directa y exclusiva con el trabajo, puesto que el inciso «*con ocasión o por consecuencia del trabajo*» lo permite, mientras que en el accidente de trabajo *in itinere* la jurisprudencia ha negado la aplicación de los criterios extensivos del accidente de trabajo y busca siempre una relación causal con el trabajo, lo que le coloca en una situación conceptual complicada, porque, por un lado, no puede hablarse,

⁵ BORRAJO DACRUZ, E. [2007]: «El accidente de trabajo *in itinere*: ampliaciones judiciales», en *AL*, núm. 5. pág. 540.

⁶ STS de 11 de julio de 1908.

⁷ STS de 20 de enero de 1924. En la STS de 3 de octubre de 1924 vino a marcar una nueva doctrina de la responsabilidad por accidente modificando la exclusivamente empresarial hasta entonces claramente dominante.

⁸ HERNÁNDEZ MÁRQUEZ, M. [1947]: *Accidentes ocurridos a la ida o el regreso del trabajo*, Madrid: RESS, pág. 1.020.

en este caso, de una responsabilidad objetiva de alcance total y extensivo, ya que resulta necesario probar la vinculación laboral del accidente, y porque, por otro lado, la falta de catalogación como accidente de trabajo no implica, como con anterioridad al nacimiento de la Seguridad Social, la desaparición de la cobertura, sino tan solo el tránsito conceptual a la contingencia común. La razón de fondo de esta diferencia es la implícita repercusión que a la posibilidad de control de las circunstancias concurrentes otorga la normativa de Seguridad Social, ya que en el accidente de trabajo ordinario existe un control empresarial de las condiciones que desaparece cuando el accidente se produce fuera del momento y lugar de trabajo⁹.

De cualquier forma, la expresión «in itinere» apareció por primera vez en la STS de 1 de julio de 1954, y fue adoptada por el legislador en 1966¹⁰. Posteriormente, el texto refundido de 1974¹¹ cambió la numeración de los párrafos y simplificó la redacción al suprimir la referencia a los posibles desarrollos reglamentarios. Actualmente, es el artículo 115.2 de la [Ley General de la Seguridad Social](#) (LGSS) el que establece que «*tendrán la consideración de accidentes de trabajo: los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*», expresión bastante polémica en cuanto a su interpretación, siendo la doctrina judicial y jurisprudencial las que han jugado un papel decisivo en su configuración, siendo muy flexible en cuanto a su ámbito de protección, llegando hasta tal punto que un sector doctrinal¹² se plantea el interrogante de si realmente estamos ante un fenómeno de la misma naturaleza que el accidente de trabajo o bien ante algo radicalmente distinto.

A nivel internacional, fue el artículo 7 del [Convenio n.º 121 de la OIT](#)¹³ el que reconoce esta nueva figura como accidente de trabajo, al establecer que «*todo miembro deberá prescribir una definición del accidente de 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*». La [Recomendación núm. 121](#) sobre la misma materia establece que todo Estado miembro debería considerar accidentes de trabajo los sufridos en el trayecto directo entre el lugar de trabajo y la residencia principal o secundaria del asalariado, o el lugar donde el asalariado toma habitualmente sus comidas, o percibe habitualmente su remuneración. En cuan-

⁹ BALLESTER PASTOR, M. A. [2007]: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas*, Albacete: Bomarzo. pág. 45.

¹⁰ Decreto 907/1966, de 21 de abril, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley de Seguridad Social, cuyo artículo 84.5 establecía que: «*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen*».

¹¹ [Decreto 2065/1974, de 30 de mayo](#).

¹² DESDENTADO BONETE, A. [2003]: «Reflexiones sobre los accidentes de trabajo al hilo de algunas decisiones judiciales», en *RDS*, núm. 24. pág. 81.

¹³ De 8 de julio de 1964.

to al Derecho comunitario, el artículo 56 del [Reglamento 1408/1971](#)¹⁴ prescribe que el accidente *in itinere* ocurrido en el territorio de un Estado miembro distinto del Estado competente será considerado como ocurrido en el territorio de este último.

2. NATURALEZA JURÍDICA

La doctrina¹⁵ se ha planteado cuál es el sentido del inciso que precede al elenco contenido en el artículo 115.2 de la [LGSS](#) cuando indica «*tendrán la consideración*». De esta redacción la doctrina ha señalado que puede deducirse tanto que el legislador subsume el supuesto en la categoría general¹⁶, como que configura una figura autónoma¹⁷, si bien asimilada. Teóricamente, las posibilidades que se le presentarían al legislador serían tres, cuales son, por una lado, una referencia constitutiva, por contener supuestos en los que no concurrirían los elementos esenciales mínimos del accidente de trabajo, en segundo lugar, una referencia declarativa, por contener situaciones en las que aparecerían ya los elementos esenciales del accidente de trabajo, y por último, una referencia indistinta de ambos tipos, en cuyo caso debería determinarse a qué categoría corresponde el accidente *in itinere*.

El punto de partida es la estructura del artículo 115 de la [LGSS](#), así como el significado general que ha tenido históricamente la enumeración de los supuestos que siguen al citado inciso. El origen de esta enumeración se halla en que el legislador de la [LGSS de 1974](#) se limitó a positivar los supuestos en los que había consistido la interpretación extensiva de los tribunales en torno al alcance del accidente de trabajo. Por tanto, como principio general, ninguno de los supuestos referenciados en este precepto puede considerarse una inclusión constitutiva, sino meramente declarativa, lo que no resulta arriesgado si se parte de la configuración normativa extensiva de la [LGSS de 1974](#) y la de 1966. Y ello porque no crearon nada, sino que meramente reprodujeron la interpretación que había dado previamente la jurisprudencia. Todas ellas pueden entrar sin problemas en el concepto de accidente «*con ocasión o por consecuencia del trabajo*», de tal forma que ninguna de las referencias, incluida la que se hace al accidente *in itinere*, es constitutiva. Ello supone que el accidente *in itinere* es una manifestación del accidente de trabajo, y no una mera

¹⁴ De 14 de junio de 1971, relativo a la aplicación de los Regímenes de la Seguridad Social a los trabajadores por cuenta ajena y a sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad.

¹⁵ SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, pág. 75.

¹⁶ MARTÍNEZ BARROSO, M. R. [2005]: «Unificación doctrinal respecto a la delimitación geográfica del *iter laboris* en el accidente *in itinere* a propósito de la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 2005», en *Información Laboral y Jurisprudencia*, núm. 1, pág. 11; GARCÍA GUIÑONES, J. C. [2003]: «Reafirmación jurisprudencial del elemento teológico en el accidente de trabajo *in itinere*», en *RL*, pág. 835.

¹⁷ LAHERA FORTEZA, J. [2002]: «La delimitación jurisprudencial de domicilio en el accidente de trabajo *in itinere*», en *RL*, núm. 1, pág. 779.

asimilación, por lo que le resultan aplicables los mismos límites, matizaciones, caracterizaciones y especificaciones que se aplican a los accidentes de trabajo¹⁸.

Además, si se tiene en cuenta que la presunción del artículo 115.3 de la **LGSS** no juega en relación al accidente de trabajo in itinere donde la carga de la prueba sobre el concurso de los requisitos propios para encuadrar los hechos en la categoría de accidente de trabajo se deja en el trabajador, se infiere que el accidente in itinere constituye una modalidad del accidente de trabajo, una especie dentro del género. De hecho, el TS¹⁹ ha declarado que la presunción de laboralidad del accidente solo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, pero no a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta del mismo, pues la presunción del artículo 115.3 de la **LGSS** hace referencia a la lesión exteriorizada en el tiempo y lugar de trabajo, mientras que para el accidente in itinere la calificación se produce de forma automática por el legislador.

Por su parte, el TS²⁰ lo califica de «accidente impropio», en cuanto que no trae causa directa de la ejecución del contenido de la relación de trabajo, sino de las circunstancias concurrentes, cual es el desplazamiento, que deriva de la necesidad de hacer efectiva esa obligación sinalagmática, en forma tal que si esta no hubiera existido, no se hubiera producido tal necesidad y, en consecuencia, el accidente. Visto lo cual, considera el TS que la norma lo consagra con carácter autónomo.

De ahí que, en el marco extranormativo, un sector doctrinal²¹ defiende su deslaboralización, de manera que acaecido el mismo, su tratamiento sea el de accidente no laboral, salvo en casos en que el nexo causal sea muy evidente. Por todo ello, se estima que ha de restringirse su interpretación por la jurisprudencia, en tanto no se produzca una modificación legislativa en tal sentido. Por el contrario, otro sector²² aboga por la equiparación de todas las contingencias al alza, con independencia de cuál sea el origen, basándose en la autonomía plena del concepto de accidente in itinere, es decir, argumentando que, aunque por imperativo legal se aplican al accidente in itinere las mismas previsiones que las establecidas para el accidente de trabajo, esa identidad en cuanto a los efectos jurídicos no corresponde con la catalogación del accidente in itinere como una modalidad de accidente de trabajo, sino que presenta una autonomía plena frente al mismo, por más que la irradiación del componente tuitivo del Derecho laboral haya promovido a través de la doble vía legislativa y jurisprudencial la extensión de la protección prevista para el accidente de trabajo a otras figuras que tienen solo una vinculación indirecta, remota o incluso inexistente con la prestación de trabajo.

¹⁸ SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, pág. 77.

¹⁹ SSTS de 18 de junio de 2013, rec. núm. 1885/2012 y de 15 de junio de 2010, rec. núm. 2101/2009.

²⁰ SSTS de 16 de noviembre de 1998, rec. núm. 502/1998; de 21 de diciembre de 1998, rec. núm. 722/1998 y de 30 de junio de 2003, rec. núm. 2403/2002.

²¹ SEMPERE NAVARRO, A. V., «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, pág. 69.

²² SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C. [1998]: *El accidente in itinere*, Granada: Comares. pág. 161.

Esta disparidad en la doctrina en relación con el difícil encaje del accidente de trabajo *in itinere* en el accidente de trabajo, probablemente se halla en la dificultad que tiene el accidente *in itinere* en la conformación de sus propios contornos, especialmente, en la «ida y vuelta», cuya evaluación se puede sistematizar en una primera fase de omisión propiamente del accidente *in itinere*, una segunda fase, de interpretación jurisprudencial expansiva de la citada primitiva noción de accidente de trabajo, subsumiendo en la misma los accidentes *in itinere*, una tercera fase de apertura de criterio jurisprudencial con la Ley de 1974, una cuarta fase de restricción jurisprudencial del concepto de accidente *in itinere*, para terminar finalmente con una acentuación actual de la labor jurisprudencial restringiendo más el criterio en orden a la concurrencia del accidente *in itinere*²³.

3. ELEMENTOS CONFIGURADORES GENÉRICOS

En primer lugar, cabe señalar que la definición legal del artículo 115.2 de la **LGSS** no contiene todos los rasgos que la doctrina judicial y jurisprudencia exigen para su calificación, dado que el precepto describe muy escuetamente el concepto de accidente de trabajo, situación que, como ya se ha comentado anteriormente, contribuye a conformar una de las figuras más imprecisas dentro de nuestro Derecho. De ahí que se haya planteado la modificación de la **LGSS** con objeto de reajustar y actualizar el concepto de accidente *in itinere*, introduciendo las precisiones necesarias para aclarar las principales dudas que se plantean²⁴. Es decir, la doctrina judicial y la jurisprudencia han entendido que el accidente *in itinere* es una modalidad o variante del género accidente de trabajo, y como tal ha de reunir los tres requisitos o elementos esenciales de este, esto es, el subjetivo o existencia de un contrato de trabajo, el objetivo o lesión corporal, y el causal o relación de causa-efecto, siendo este último el factor que ha provocado una amplísima casuística que delimita y matiza su concepto²⁵.

Como ya se ha señalado, la denominación de accidente *in itinere* apunta al que se produce «a través del desplazamiento como acto necesario para la prestación laboral, ya que sin el trabajo no habría desplazamiento y sin desplazamiento no habría accidente», por lo que se subraya la idea básica de que «el accidente no se hubiera producido de no haber ido a trabajar»²⁶.

²³ SEMPERE NAVARRO, A. V.: «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, págs. 69-77.

²⁴ SEMPERE NAVARRO, A. V. y LUJÁN ALCARÁZ, A. [1996]: *Accidente de Trabajo in itinere*, Pamplona: Aranzadi, pág. 1; CAVAS MARTÍNEZ, F. [2009]: «El accidente de trabajo in itinere», en AA. VV., *Enciclopedia Laboral Básica*, Madrid: Civitas, pág. 107.

²⁵ MIÑAMBRES PUIG, C. [1998]: «Acción protectora de la Seguridad Social», en AA. VV., *Curso de Seguridad Social*, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, pág. 120.

²⁶ **STS de 19 de enero de 2005, rec. núm. 6543/2003**, que establece que «es un uso social en los tiempos actuales que, bien los fines de semana, o días de descanso se pase con la familia en otro punto geográfico distinto del domicilio habitual o diario, y por tanto es humano que en el día de descanso un operario busque el solaz familiar en casa de sus padres, aunque estos tengan su residencia a casi 200 km».

Desde un punto de vista práctico, la protección dispensada por el accidente de trabajo en el trayecto supone la creación de una zona de intersección entre los dos ámbitos en que se produce una mayor vulnerabilidad del ser humano conforme a los riesgos de la vida actual, cuales son, la circulación vial y la actividad laboral. De esta forma, a la hora de conformar la protección de los riesgos profesionales, esta figura jurídica obliga a considerar como fundamento de la protección otros principios o ideas sociales que pueden incidir en la protección especial o privilegiada del accidente de trabajo. Y ello, en buena medida, porque el principio de riesgo profesional no puede constituir fundamento suficiente del accidente de trabajo in itinere toda vez que se trata de un medio no controlado o dispuesto por el empresario²⁷.

Este riesgo propio del desplazamiento, hacia o desde el lugar de trabajo, carece de relación causal inmediata con este. Es una modalidad de accidente que fue introducida por la jurisprudencia como consecuencia de la ampliación del concepto de accidente de trabajo, que se realizó por los tribunales, al encuadrar en él los accidentes que, de forma indirecta, se relacionan con el trabajo. Se trata, pues, de un accidente de trabajo impropio al derivar de circunstancias concurrentes en la actividad laboral.

3.1. ELEMENTO SUBJETIVO

El elemento subjetivo del accidente de trabajo in itinere viene determinado por la condición de trabajador, de modo que si el accidentado carece de tal condición se excluye la aparición de la figura, como lo es el caso de un trabajador extranjero sin permiso de residencia ni de trabajo que suplanta la personalidad de otro, presentando la identificación de otra persona²⁸. Tampoco existirá accidente de trabajo, en la medida en que aún no exista relación laboral, en el supuesto en que el trabajador inicia un viaje para trasladarse al lugar de la futura prestación de servicios padeciendo un accidente de circulación, situación que le impide presentarse en la empresa no pudiendo iniciarse así el contrato de trabajo ni el periodo de prueba²⁹, o cuando efectúa el viaje para intentar la contratación que no se consuma³⁰. Sin embargo, sí se considera que existe accidente de trabajo

²⁷ MARTÍN VALVERDE, A. [2010]: «El accidente de trabajo: formación y desarrollo de un concepto legal», en AA. VV., *Cien años de Seguridad Social. A propósito del centenario de la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900*, Madrid: Fraternidad Muprespa. pág. 255.

²⁸ STS de 21 de enero de 2010, rec. núm. 106/2009.

²⁹ STSJ de Madrid, de 21 de enero de 2013, rec. núm. 6243/2011, que señala que «debido a la no incorporación del trabajador no ha comenzado el contrato de trabajo ni es exigible ninguna de sus cláusulas ni, por tanto, tampoco es de aplicación el periodo de prueba, aun así no existe incumplimiento de la empresa, ya que por su parte se mantuvo expectante llegada la fecha del 1-3-09 y no se negó a la incorporación del trabajador. Fue este, quien por causas desde luego ajenas a su voluntad, pero también por completo extrañas a la empresa, al sufrir un accidente no pudo presentarse en su puesto de trabajo».

³⁰ STSJ de Cantabria, de 2 de enero de 2001, rec. núm. 498/1999.

in itinere cuando el trabajador sufre el accidente de tráfico el último día de trabajo, concretamente, en el trayecto de vuelta a casa desde el centro de trabajo tras haber presentado de forma voluntaria su cese en la prestación de servicios³¹, o por finalización de contrato de duración determinada³².

3.2. ELEMENTO OBJETIVO

El elemento objetivo hace referencia a la lesión corporal. La asimilación a accidente de trabajo del accidente in itinere se limita a los accidentes en sentido estricto, esto es, lesiones súbitas y violentas y no a las dolencias o procesos de distinta etiología³³.

Los agentes lesivos que pueden dar lugar al accidente son diversos, pudiendo ser la propia actuación negligente del trabajador, actos de terceros, o incluso por causa fortuita, en cuyos casos se mantiene la calificación de accidente de trabajo cuando el fallecimiento o los daños se producen por actos terroristas, o bien cuando el lesionado recibe disparos de unos desconocidos, no así cuando la agresión se produce por razones ajenas al trabajo³⁴.

³¹ STSJ de Cataluña, de 8 de junio de 2001, rec. núm. 7570/2000, que recuerda que «al respecto tiene declarado esta Sala, entre otras, en sus Sentencias números 1727/1993, de 23 de marzo, 3505/1993, 4360/1993, 6814/1993, de 23 de marzo, 7 de junio, 15 de julio (2) y 23 de noviembre; 166/1994, 5696/1994 y 6005/1994, de 11 de enero, 9 y 10 de noviembre; 3185/1995 y 5839/1995, de 17 de mayo, de 30 de octubre y 2019/1996, 2456/1996 y 3230/1996, de 29 de marzo, 16 de abril y 16 de mayo; 9036/1997, de 4 de diciembre y 4387/1998 y 5760/1998, de 23 de junio y 4 de septiembre, así como la de 30 de junio de 1999, en interpretación del artículo 115.3 de la Ley General de Seguridad Social de 20 de junio de 1994, y que se resume en la Sentencia de 27 de febrero de 1997 de la Sala Social del Tribunal Supremo, "ha de calificarse como accidente laboral aquel en que de alguna manera concorra una conexión con la ejecución de un trabajo, bastando con que el nexa causante, indispensable siempre con algún grado, se dé sin necesidad de precisar su significación, mayor o menor, próxima y remota, concausal o coadyuvante, debiendo otorgarse dicha calificación cuando no aparezca acreditada ruptura de la relación de causalidad entre actividad profesional y padecimiento, excepto cuando hayan ocurrido hechos de tal relieve que sea evidente a todas luces la absoluta carencia de aquella relación", cediendo únicamente la presunción ante la prueba cierta y convincente de la causa del suceso excluyente de la relación laboral, cuya carga se desplaza a quien niegue la consideración de accidente de trabajo».

³² STSJ de Galicia, de 20 de marzo de 2013, rec. núm. 5778/2010.

³³ STS de 24 de junio de 2010, rec. núm. 3542/2009, que enjuicia el supuesto del fallecimiento de un trabajador a las 7:05 horas de la mañana en la calle donde tenía aparcada la furgoneta con la que realizaba su trabajo, siendo la causa inmediata de la muerte «edema agudo en pulmón que provoca una insuficiencia respiratoria por causa de una insuficiencia cardíaca». La consideración de accidente in itinere no se produce automáticamente, sino que la calificación se producirá siempre que concurren los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación, produciéndose así una inversión en la postura de las partes, pues, el trabajador ha 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.

³⁴ La STS de 14 de diciembre de 1981 cuestiona si resulta acertada la calificación de accidente de trabajo cuando únicamente consta «que el fallecido fue víctima de un atentado que le costó la vida». Sobre la base de este hecho se sienta la regla de valoración del nexa causal trabajo-lesión, que se viene aplicando con gran flexibilidad cuando se trata de establecer si existió o no accidente laboral y, si bien es cierto que se excluyen de aquella calificación los de-

De esta manera, en la medida en que el accidente in itinere es, en sentido propio, un accidente de trabajo, y al no operar la presunción de laboralidad cuando se trata de patologías, dolencias o procesos morbosos y no de lesiones, aunque tengan carácter repentino, es necesario demostrar la relación de causalidad entre trabajo y lesión para que las lesiones se consideren propias de contingencia laboral³⁵.

3.3. NEXO CAUSAL

El tercer elemento es el nexo causal entre el trabajo y la lesión, el cual en el caso del accidente in itinere no es una causalidad inmediata, como en el accidente de trabajo ordinario, sino mediata o remota, de tal forma que la realización del trabajo no es el detonante directo del accidente, sino la necesidad de realizar el recorrido como acto imprescindible para la realización de la actividad laboral por cuenta ajena³⁶.

Cuando no concurren los requisitos, se rompe el nexo causal, como lo puede ser en el caso de que el hecho sea debido a dolo o imprudencia temeraria, no la profesional, la cual sí mantiene la calificación de accidente in itinere, o «*la 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*»³⁷. Por tanto, la actuación de un tercero, incluso con culpabilidad civil o criminal concurrente, no debe impedir, en algunos casos, la declaración de accidente de trabajo. Y así, cuando la actuación de ese tercero se revela que tiene su razón de ser en el trabajo realizado por la víctima o con ocasión de este último, indudablemente, no se podrá negar el carácter de accidente laboral a la agresión sufrida en tales circunstancias. Sin embargo, cuando los hechos enjuiciados, aunque materialmente se produzcan en el trayecto que conduce al centro de trabajo y,

bidos a fuerza mayor extraña al trabajo, es indudable que ello se refiere a los derivados de riesgos de carácter general o comunes, quedando por el contrario dentro de la misma aquellos de acusado matiz individual, provenientes de actos emanados de tercera persona. Se distingue en este supuesto la naturaleza del acto, si fue doloso o culposo, o debido a un compañero de trabajo o a un extraño, siendo necesario recurrir, en este último caso, a datos de carácter objetivo de los que se infiera, la relación de causalidad lesión y trabajo, por lo que es trascendente a estos efectos tener presente no solo el acto realizado por el tercero, sino las circunstancias en las que se produjo por el causante del mismo. En conclusión, si el siniestro parece ser que se produjo por causas distintas al trabajo, en sí no es posible desconocer, al propio tiempo, que este dio ocasión al mismo, ya que en virtud de la relación laboral que ligaba a la empresa, ello le obligaba a trasladarse diariamente al lugar de trabajo y volver a su domicilio, siendo indudable que sin la concurrencia de esta circunstancia tenida presente por los causantes del hecho, la muerte del mismo no se habría producido. En la STS de 20 de junio de 2002, rec. núm. 2297/2002, se recoge que las motivaciones que determinaron la muerte del trabajador fueron totalmente ajenas al trabajo de la víctima con el que no tuvieron la más mínima relación, advirtiéndose, en cambio, que estuvieron originadas por una rencilla personal entre trabajador y agresor, según parece, en razón a cuestiones derivadas de relaciones del agresor con la esposa de la víctima.

³⁵ STS de 18 de junio de 2013, rec. núm. 1885/2012.

³⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J. [2013]: «El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial», en AS, núm. 11 (versión on-line).

³⁷ Artículo 115.5 a) y b) de la LGSS.

precisamente, cuando se inicia dicho trayecto, si responden a una motivación claramente ajena al trabajo, en sí mismo considerado, es evidente que, a tenor del artículo 115.5 b) de la **LGSS**, no puede calificárseles de accidente de trabajo³⁸. Es típico el ejemplo del asesino de la baraja, donde el TS consideró que sí era accidente de trabajo, porque reunía todos los requisitos del accidente de trabajo, ya que el suceso se «produjo, en hora contigua al fin de la jornada, en lugar adyacente al centro de trabajo, para la utilización de un medio de transporte normal, cual es el autobús de línea. Es evidente que no existía desviación del camino habitual de vuelta a su domicilio, ni por tiempo, ni lugar, ni medio»³⁹, siendo la clave para calificarlo como accidente de trabajo *in itinere* el dato de que entre el agresor y el trabajador agredido no existía relación alguna previa al suceso que provocó la muerte del segundo. Asimismo, el TS ha señalado que «no puede negarse que la actuación de un tercero, incluso con culpabilidad civil o criminal concurrente, no debe impedir, en algunos casos, la declaración de accidente de trabajo. Y así, cuando la actuación de ese tercero se revela que tiene su razón de ser en el trabajo realizado por la víctima o con ocasión de este último, indudablemente no se podrá negar el carácter de accidente laboral a la agresión sufrida en tales circunstancias. Caso similar sería el de aquella trabajadora que, después de realizar su jornada de trabajo, volviendo a su casa, por el itinerario habitual y sin interrupción, es asaltada en la calle por unos desconocidos, sufriendo en ese momento un infarto cerebral⁴⁰.

En cuanto a las enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto de ida y vuelta al trabajo no se califican como derivadas de accidente de trabajo, porque no opera la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el artículo 115.3 de la **LGSS**, al no tratarse de supuestos acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo. No obstante, de cualquier forma existe la posibilidad de romper dicha presunción desplazándose la carga de la prueba sobre el trabajador, quien deberá probar que el accidente ocurrió en el itinerario de ida o vuelta del trabajo y que confluyen todos los requisitos para concluir que las lesiones guardan conexión con el trabajo⁴¹.

³⁸ STS de 20 de junio de 2002, rec. núm. 2297/2001 y STSJ de Madrid, de 30 de junio de 2004, rec. núm. 2193/2004.

³⁹ STS de 20 de febrero de 2006, rec. núm. 4145/2004.

⁴⁰ STSJ de Madrid, de 27 de septiembre de 2004, rec. núm. 2530/2004, que lo califica de accidente de trabajo *in itinere*, argumentando que «si la trabajadora no se hubiera desplazado, por el itinerario habitual y sin interrupción y cumplido con su trabajo, el luctuoso suceso no se habría producido, advirtiéndole pues la presencia de un elemento de conexión trabajo-lesión, nexo de causalidad que no se ha roto por la agresión protagonizada por terceros desconocidos y que no mantenían rencilla personal con la víctima, siendo con ocasión de tal agresión cuando sobreviene el infarto cerebral». Sin embargo, la STSJ de Galicia, de 19 de febrero de 2013, rec. núm. 1129/2010, no considera accidente de trabajo *in itinere* el atraco que sufre una trabajadora cuando vuelve a su casa tras salir de su centro de trabajo, atraco que le ocasiona que empezara el día siguiente una situación depresiva.

⁴¹ La STS de 30 de mayo de 2000, rec. núm. 468/1999, interpreta la existencia de un desvanecimiento repentino, ocurrido en el metro cuando el trabajador se desplaza hacia el lugar de trabajo al padecer un infarto cerebral, que no se considera accidente de trabajo. La presunción del legislador en el accidente *in itinere* se establece para la relación de causalidad con el trabajo, pero no en relación con la lesión o trauma, que no es discutido. Por el contrario, en relación con el artículo 115.3 de la **LGSS**, la presunción establecida por el legislador se mueve en otro nivel, ya que se refiere a que la lesión exteriorizada en el tiempo y lugar de trabajo admite prueba en contrario, mientras que en el

4. ELEMENTOS CONFIGURADORES ESPECÍFICOS

Son varios los elementos específicos o característicos del accidente de trabajo in itinere.

4.1. ELEMENTO TELEOLÓGICO

En primer lugar, está el elemento teleológico, el cual exige que la finalidad directa y principal del traslado sea única y exclusivamente la llegada o salida del trabajo, esto es, la noción de accidente de trabajo in itinere se construye a partir de dos términos, como son el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador, y de la conexión de ellos a través del trayecto⁴². Según este requisito, el desplazamiento debe tener como finalidad dirigirse al lugar de trabajo, siendo esencial su no interrupción. Se corresponde con la finalidad principal y directa del viaje que viene determinada por la entrada o salida del trabajo.

Así, la causalidad no se rompe cuando la conducta del trabajador responde a modelos usuales de convivencia o al comportamiento común de las gentes, de tal forma que la noción de accidente de trabajo in itinere ha de interpretarse «con amplitud humana en cuanto a justificados desvíos y paradas», toda vez que «la continuidad en el tránsito no puede exigirse en forma tan rigurosa que impida cualquier parada accidental o ligera desviación impuesta o aconsejada por circunstancias especiales»⁴³. Por tanto, se ha estimado como accidente de trabajo in itinere el acaecido en circunstancias directamente relacionadas con el trabajo, como el sufrido al ir a cobrar el salario⁴⁴, la

accidente in itinere la calificación se produce automáticamente, siempre que, claro está, concurren los requisitos establecidos jurisprudencialmente, requisitos que deben ser demostrados. En el mismo sentido, SSTSJ de Galicia, de 22 de marzo de 2013, rec. núm. 2227/2010; Andalucía, de 5 de diciembre de 2006, rec. núm. 1915/2006.

⁴² STS de 29 de septiembre de 1997, rec. núm. 2685/1996, que indica que la noción de domicilio se amplía, si bien tal ampliación opera a partir de criterios de normalidad dentro de los que se produce una conexión también normal entre el desplazamiento y el trabajo.

⁴³ STS de 21 de mayo de 1984, que enjuicia el caso de un accidente de trabajo producido un sábado, cuando el trabajador (vendedor que había de trasladarse a distintas localidades para realizar visitas a clientes de la empresa) realiza el camino de vuelta hacia su domicilio, siendo irrelevante que en su trabajo figurara una jornada de 40 horas semanales de lunes a viernes. Se impone así la obligatoriedad de llevar a cabo una interpretación del precepto, de manera dinámica y cambiante, de acuerdo con la realidad social. En este caso se está en presencia de una actividad laboral difícilmente sujeta a horarios de trabajo, pudiéndose apreciar que la relación de representante o vendedor-cliente es extraordinariamente compleja y en ella entran los llamados almuerzos o cenas de trabajo. En conclusión, cuando la conducta del trabajador en su desplazamiento para ir o volver al trabajo responde a lo que pudiéramos llamar patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes, lo que se denomina todavía en el Derecho civil para calificar el grado de diligencia de una persona, actuación, del buen padre de familia, debe afirmarse que no hay ruptura del nexo causal.

⁴⁴ STS de 10 de febrero de 1960, que indica que «el que se dirigiera a la oficina de la empresa para cobrar sus haberes –no puede enervar la obligación de indemnizar– pues la referida desviación no fue caprichosa ni ocasionada por motivos de interés personal ajenos a la relación de trabajo, ya que es requisito fundamental de la misma que el obrero cobre el salario puntualmente en las fechas señaladas al efecto». En el mismo sentido, SSTS de 21 de diciembre de 1970 y de 22 de enero de 1973.

detención o desvío por breve lapso de tiempo para saludar a una compañera de trabajo⁴⁵, o salir durante la jornada laboral para ir a recoger a su marido para llevarlo a una visita médica⁴⁶.

Sin embargo, no se considera accidente de trabajo el producido en un desplazamiento para realizar gestiones privadas o personales, aunque se realice durante una interrupción autorizada de la jornada laboral, ya que el mismo no guarda relación con el trabajo⁴⁷, ni el acontecido en el trayecto habitual de ida y vuelta entre el domicilio y el lugar de trabajo, como sería el caso del desplazamiento para realizar una gestión de tipo tributario⁴⁸, la detención para comprar una cajetilla de tabaco⁴⁹, dirigirse a una consulta médica⁵⁰, realizar una parada fuera de la ruta normal o detenerse en un bar a tomar varias cervezas⁵¹ desviándose del trayecto pertinente.

⁴⁵ STS de 7 de mayo de 1958, que declara la existencia de relación causa-efecto en el accidente ocurrido a la vuelta del trabajo y que se produce por atropello cuando cruzó la calzada para saludar a una compañera en una vía interurbana sin arcén.

⁴⁶ STSJ de Castilla-La Mancha, de 11 de diciembre de 2012, rec. núm. 961/2012, que declara que es accidente *in itinere* el ocurrido a la trabajadora que sale a media mañana del centro de trabajo, con autorización de su supervisora, para dirigirse a su domicilio donde está su marido y llevarlo al médico, porque en este caso «el accidente de tráfico se produce en el trayecto de la trabajadora de su centro de trabajo a su domicilio, con independencia de que después fuera a ir a llevar a su marido a reconocimiento médico, y por otro lado, que ello no fuera, tras concluir su jornada de trabajo, sino habiéndole consentido la salida o dado permiso la supervisora».

⁴⁷ STSJ de Extremadura, de 20 de abril de 2006, rec. núm. 105/2006.

⁴⁸ STS de 29 de marzo de 2007, rec. núm. 210/2006, que no considera accidente de trabajo *in itinere* el accidente producido al realizar una gestión privada relacionada con su declaración de la renta por faltar los elementos teleológico, geográfico y cronológico, ya que el accidente, aunque se produjo durante una interrupción autorizada de la jornada laboral, ninguna relación tenía con el trabajo ni aconteció en el trayecto habitual de ida y vuelta entre el domicilio y el lugar de trabajo, pues se debió a un motivo de interés particular que rompió el nexo causal con esa ida o vuelta.

⁴⁹ STSJ de Andalucía, de 10 de enero de 2007, rec. núm. 2237/2006, que enjuicia el caso de un trabajador que al finalizar su jornada de trabajo, inició la vuelta a su domicilio con su motocicleta, y en un bar de la carretera dejó estacionada su motocicleta para comprar una cajetilla de tabaco y al cruzar la carretera fue atropellado por una moto. El trabajador terminó su jornada a las 18:00 y el accidente ocurrió a las 19:45 horas. El TSJ estima que no se trata de un accidente *in itinere* porque no concurre el elemento cronológico, ya que no se produce dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto, y porque el recorrido se ve alterado por desviaciones o alteraciones temporales no normales y que obedecen a motivos de interés particular de tal índole que rompen el nexo causal.

⁵⁰ STS de 10 de diciembre de 2009, rec. núm. 3816/2008, que reseña que quien acude a realizar una gestión de tipo tributario, en igual medida que quien lo hace desplazándose a una consulta médica, lleva a cabo una diligencia de carácter privado, sin relación alguna con el trabajo. Del mismo modo, y en unificación de doctrina, la STS de 15 de abril de 2013, rec. núm. 1847/2012, que enjuicia el caso de una trabajadora que, durante la jornada de trabajo, sale de su centro de trabajo para acudir a una consulta médica con autorización de la empresa; o la STSJ de Galicia, de 8 de octubre de 2010, rec. núm. 197/2007, en el caso de un trabajador que, durante la jornada de trabajo, sale de su centro de trabajo para acompañar a su hijo a una visita médica, y a la vuelta sufre un accidente de tráfico.

⁵¹ STS de 15 de julio de 1986, que señala que se rompe el nexo causal en el accidente sufrido por un trabajador. Se trata de la celebración por un motivo doble (jubilación de un compañero y Navidad), iniciada en el centro de trabajo. Cuando terminó, el fallecido y otros compañeros decidieron continuar la fiesta dirigiéndose a un bar que se encontraba a unos tres kilómetros en sentido contrario al del domicilio del fallecido.

En definitiva, lo importante es que el viaje no pierda su justificación profesional y sea ajeno a motivos privados o extralaborales que rompan el nexo causal entre las lesiones y el trabajo prestado por cuenta ajena.

Uno de los aspectos más críticos y polémicos es el del domicilio del trabajador. Pese a que el concepto de domicilio no figura en la regulación normativa del accidente de trabajo in itinere, resulta determinante su identificación como punto de partida o de llegada. Esto es, el domicilio puede ser entendido como el lugar genérico de destino o partida desde el trabajo, concepto que tiene que ver con cuál es la morada permanente del trabajador, o puede ser entendido como principio y fin físico del trayecto que realiza el trabajador para ir o volver del trabajo, concepción que trata más de una determinación temporal o física de cuándo el trabajador comienza a dirigirse al trabajo y que exige una delimitación mucho más precisa del concepto de domicilio.

El concepto jurídico de domicilio data del Derecho romano y comenzó siendo considerado como el «lugar donde se desarrolla estable y materialmente la vida del sujeto *sui iuris* y de su grupo familiar», o en el mismo sentido «la sede de hecho, la habitación material, el lugar en el que cada uno tenía la casa, el *hortus*». Una sede que incluía tanto la casa «entendida como habitación, edificio y propiedad», como otros aspectos conexos como podía ser la propia familia⁵². Así pues, este concepto de domicilio aceptaba como componente del mismo no solo el edificio en cuestión, sino también las propiedades colindantes. Poco a poco, su evolución llevó a deslindar la residencia del domicilio siendo un ejemplo de ello el Código Civil napoleónico. Esta concepción también se sigue manteniendo en nuestro ordenamiento jurídico, con lo que el concepto de domicilio se convierte en un «concepto oscuro y complejo que engloba una pluralidad de significados como se constata en las referencias que al domicilio y a la residencia se realizan en los diferentes textos normativos de las diversas ramas de nuestro ordenamiento jurídico»⁵³. Por tanto, en función de la norma que se utilice, el domicilio será conceptualizado de una u otra manera, ya que dependerá de la finalidad pretendida.

El ordenamiento jurídico laboral no contiene un concepto jurídico de domicilio, aunque se acude más a su relación con la localidad de residencia que a la morada en que se cubren las necesidades vitales de la persona, como individuo que es sujeto de las relaciones jurídicas, entre ellas, del contrato de trabajo, porque precisa de un domicilio en este sentido. Por su parte, la [Constitución Española](#) (CE) recoge una referencia al domicilio en su artículo 18.2, concepto desde un punto de vista jurídico-público que pretende proteger el derecho a la intimidad. Si se relaciona este concepto con el artículo 554 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, este lo define 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*», con lo que parece referirse a la propia casa o

⁵² NAVAS-PAREJO ALONSO, M. [2012]: «La delimitación del inicio...», *op. cit.*

⁵³ LÓPEZ HUGUET, M. L. [2008]: «El domicilio de las personas jurídicas: evolución desde el Derecho Romano y significado actual», en *REDUR*, núm. 6. pág. 70.

edificio sin incluir fincas colindantes, estableciéndose pues así una definición estricta y rigurosa. Si se acude al [Código Civil](#) (CC), su artículo 40 utiliza un concepto de domicilio muy relacionado con el de la residencia de la familia, pero sin proporcionar un concepto útil para conformar este concepto de domicilio. De cualquier forma, cabe señalar que el Tribunal Constitucional (TC) amplió el concepto de domicilio a efectos del artículo 18.2 de la [CE](#) señalando que «la idea de domicilio que utiliza el artículo 18 de la Constitución no coincide plenamente con la que se utiliza en materia de Derecho Privado y, en especial, en el artículo 40 del [CC](#), como punto de localización de la persona o lugar de ejercicio por esta de sus derechos y obligaciones... Por ello, a través de este derecho no solo es objeto de protección el espacio físico en sí mismo considerado, sino lo que en él hay de emanación de la persona y de esfera privada de ella. Interpretada en este sentido, la regla de la inviolabilidad del domicilio es de contenido amplio e impone una extensa serie de garantías y de facultades en las que se comprenden las de vedar toda clase de invasiones, incluidas las que puedan realizarse sin penetración directa por medio de aparatos mecánicos, electrónicos u otros análogos»⁵⁴. De esta forma, el concepto constitucional se refiere al espacio físico en que la persona desarrolla su intimidad o privacidad sin necesidad de que sea el habitual, es decir, el «ámbito espacial apto para un destino específico, el desarrollo de la vida privada de modo que se identificaba con la morada de las personas físicas, como reducto último de su intimidad personal y familiar» considerándose irrelevantes «la ubicación, la configuración física, carácter mueble o inmueble, la existencia o tipo de título jurídico que habilitase su uso, o, finalmente, la intensidad y periodicidad con la que se desarrollase la vida privada en el mismo»⁵⁵. Esta interpretación constitucional es la que parece más adecuada para el caso del accidente de trabajo *in itinere*, ya que la doctrina judicial considera que lo relevante es el uso que se haga del mismo y su habitualidad, no exigiéndose aspectos como la propiedad o incluso el empadronamiento.

Por su parte, nuestro TS ha configurado de forma amplia el concepto de domicilio, pues, en un primer momento, resaltó la amplitud y flexibilidad de la jurisprudencia al respecto, estableciendo que no se trata solo del domicilio legal, sino también del domicilio real o del habitual, y en general, del punto normal de partida y llegada del trabajo, y que lo esencial no es salir del domicilio o volver a él, aunque sea lo conveniente y ordinario, sino que lo esencial es ir al lugar de trabajo o volver del lugar de trabajo⁵⁶. Según esto, el punto de llegada o vuelta del trabajo puede o no ser el domicilio del trabajador siempre que exista un nexo causal entre este y el lugar de trabajo. Esta doctrina extensiva del concepto de domicilio del trabajador lleva a incluir en el mismo lugares de residencia o incluso de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador, como lo puede ser la residencia de verano, por entender que tal cambio de domicilio no rompe el nexo causal⁵⁷, o el domicilio de la hija del interfecto al que este se dirigía todos los

⁵⁴ [STC 22/1984](#), de 17 de febrero.

⁵⁵ [STC 209/2007](#), de 24 de septiembre.

⁵⁶ STS de 5 de noviembre de 1976.

⁵⁷ STS de 16 de octubre de 1984.

sábados para comer después del trabajo⁵⁸, el domicilio de la madre política del trabajador «que, además de su avanzada edad, estaba enferma», por lo que en frecuentes ocasiones el obrero y su esposa acudían a él para atenderla y cuidarla pernoctando en dicho domicilio⁵⁹, el domicilio de los suegros en cuya compañía vivía desde hace varios meses⁶⁰, la casa de la novia, a la que iba para comer⁶¹, la casa de los padres con los que el trabajador había convivido habitualmente hasta fecha reciente a la del día del accidente⁶², o la residencia temporal⁶³. De este concepto amplio de domicilio apenas se excluían los lugares de inicio o destino que, por su distancia respecto al lugar de trabajo, impedían considerar que tenían relación directa y exclusiva con el trabajo y los destinos que suponían visitas esporádicas o atención a cuestiones estrictamente personales, y no propiamente retornos o el punto final de un desplazamiento normal. Por tanto, de esta primera jurisprudencia podría concluirse que lo trascendente no era el domicilio, sino más generalmente el punto de partida o destino con vinculación directa y exclusiva con el trabajo, de tal forma que el lugar del que se partía o al que se llega con relación al trabajo servía genéricamente para justificar la naturaleza in itinere del eventual accidente. En el fondo, el objetivo primordial era identificar la finalidad esencial del trayecto, esto es, que si su finalidad era el trabajo, correspondía la calificación de in itinere, pero no así si su objetivo era atender otro tipo de situaciones. En esta primera etapa, y acorde con esta interpretación flexible, se advierte también una flexibilidad en la relevancia de los desvíos o paradas en el trayecto, de tal forma que se realizó una interpretación conjunta del elemento geográfico y cronológico en un intento por identificar la vinculación laboral del desplazamiento en cada caso.

En un momento posterior, el TS indica que el criterio que ha de seguirse en la apreciación del binomio trayecto-trabajo ha de ser el criterio de la normalidad, debiendo rechazarse la calificación de accidente de trabajo a aquellos supuestos en que se rompe este nexo normal, es decir, se exige que el punto de referencia, inicio o destino, con relación al domicilio cumpliera el criterio de la normalidad. De esta forma, no se considera accidente de trabajo el sucedido al trabajador que, terminada su jornada, no se dirige a su domicilio habitual, sino que se traslada a localidad distinta para visitar a su abuela, pues aunque el desplazamiento al domicilio de la abuela se produce desde el centro de trabajo, la causa del mismo no es el trabajo, sino la visita a aquella, por lo que no concurre el elemento teleológico necesario para la existencia del accidente de trabajo⁶⁴.

⁵⁸ STS de 24 de octubre de 1963.

⁵⁹ STS de 6 de febrero de 1964.

⁶⁰ STS de 3 de octubre de 1966.

⁶¹ STS de 18 de febrero de 1969.

⁶² STCT de 15 de enero de 1976.

⁶³ SSTS de 21 de septiembre de 1970 y de 29 de enero de 1971.

⁶⁴ **STS de 17 de diciembre de 1997, rec. núm. 923/1997**, que enjuicia el caso de un trabajador que reside y trabaja en una determinada localidad (Santander) y al finalizar la jornada semanal, los viernes se dirige desde su trabajo a casa de familiares residentes en lugar diverso a pasar allí el fin de semana. Durante el trayecto sufre un accidente de trá-

Así, se inicia un proceso de restricción de la delimitación del concepto de domicilio del trabajador señalándose que no puede considerarse como domicilio habitual el de cualquiera de sus ascendientes u otros familiares próximos cuya residencia, además, se encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo⁶⁵, afirmándose que se rompe la normalidad cuando el lugar desde donde se vuelve al trabajo no es la residencia principal del trabajador, sino la de su familia y no es tampoco una residencia secundaria de uso habitual, ni un lugar de comida o descanso, y que desaparece el elemento teleológico cuando la finalidad directa y principal del viaje no está determinada por el trabajo aunque este fije el punto de regreso, sino que la finalidad es la estancia con los familiares. Por tanto, no puede considerarse como domicilio habitual del trabajador el de cualquiera de sus ascendientes u otros familiares próximos cuya residencia, además, se encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo. En definitiva, se produce una interpretación radical del concepto de domicilio que comprende, exclusivamente, el habitual y que impide considerar como *in itinere* los accidentes acaecidos durante cualquier tipo de desvíos. Sin embargo, sí se considera accidente de trabajo el que sufre un trabajador cuyo domicilio no es el habitual, sino el de vacaciones, concretamente, en un camping, al que acudía con su familia durante los fines de semana, en Semana Santa y los meses de vacaciones escolares⁶⁶.

Finalmente, el TS⁶⁷ señala, en relación con los accidentes sobrevenidos cuando, terminada la jornada laboral o antes de su comienzo, el trabajador se dirige al domicilio familiar o al centro de trabajo, respectivamente, que el calificativo de laboral se les atribuye cuando concurren determinadas circunstancias, negándose cuando el trayecto recorrido conduce a localidad distinta de la que constituye el domicilio habitual del trabajador, ya que se rompe el nexo causal. Así, la doctrina judicial⁶⁸ ha señalado que no merece la misma valoración el accidente que se produce cuando el trabajador se desplaza hacia su centro de trabajo aunque el domicilio de partida sea distinto, que el acaecido, cuando ha terminado la jornada, y se desplaza hacia otro por motivos particulares. En el primer caso, la causa última de que el trabajador comience el viaje en ese lugar responde a una decisión personal, pero una vez iniciado el trayecto se hace patente la conexión con el trabajo, mientras que en el segundo, la relación con el trabajo desaparece totalmente o se difumina cuando el trabajador lo abandona y se dirige a otro lugar por causas ajenas a la prestación de servicios, pero no cuando se dirige a un hostel por motivos laborales, esto es, porque era el lugar donde pernoctaba cuando la empresa lo enviaba a realizar trabajos desplazados de su lugar de residencia para continuar su jornada laboral al día siguiente⁶⁹. No obstante, parece

fico y entiende el TS que no es un accidente de trabajo *in itinere* porque se rompe el nexo causal al no dirigirse a su domicilio habitual, sino el de un familiar, teniendo ese desplazamiento como motivo la estancia y visita.

⁶⁵ STS de 6 de octubre de 1999, rec. núm. 3640/1998.

⁶⁶ STSJ de Cataluña, de 31 de mayo de 2002, rec. núm. 7089/2001.

⁶⁷ STS de 25 de septiembre de 2002, rec. núm. 3493/2001.

⁶⁸ STSJ del País Vasco, de 6 de julio de 2004, rec. núm. 287/2004.

⁶⁹ STSJ de Galicia, de 20 de marzo de 2013, rec. núm. 2511/2010.

que la doctrina judicial⁷⁰ vuelve a tener una visión más abierta y considera también accidente de trabajo, aunque a la vuelta desde su centro de trabajo no se dirija a su domicilio habitual sino a su domicilio familiar, puesto que durante la semana laboral vivía en un domicilio, mientras que durante el fin de semana se dirigía a la residencia familiar.

El espacio en sí que constituye el «domicilio» también ha dado lugar a controversia, ya que cabe entender que se ha iniciado el trayecto y, por tanto, no hay accidente laboral cuando se produce una caída en las escaleras situadas en el interior de la vivienda o en el garaje al no haberse iniciado el trayecto, si bien debe merecer calificación distinta si la caída se produce en las escaleras de la comunidad de propietarios, ya que en tal caso sí se habría producido la salida de la vivienda y se estaría en una propiedad no privativa y, por tanto, extramuros del domicilio propio⁷¹. No se califica tampoco como accidente de trabajo el 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 motor⁷², pero sí lo constituye el accidente de un trabajador que se desplaza a pie en su motocicleta en un terreno agrícola de su propiedad sin que conste que estuviera vallado por entenderse que se ha iniciado ya el trayecto⁷³. En este último caso, el TS⁷⁴ aboga por una concepción del domicilio muy estricta y que prescinde de elementos jurídicos, y para reforzar su idea, examina dos elementos que aquí no se cuestionan, el teleológico o finalidad del desplazamiento y el cronológico estableciendo que su cumplimiento demuestra la existencia del accidente in itinere.

De cualquier forma, cabe tener presente que las costumbres y la realidad social del tiempo en que ha de ser aplicada la norma, debe ser un criterio interpretativo fundamental, y ello porque las relaciones de pareja han evolucionado en el mundo occidental, pues actualmente, se ha ido consolidando una tolerancia social hacia otro tipo de relaciones diferentes al tradicional matrimonio. De tal modo, que se ve con normalidad la existencia de parejas de hecho, parejas de «fin

⁷⁰ STSJ de Extremadura, de 29 de enero de 2013, rec. núm. 573/2012.

⁷¹ [STS de 28 de febrero de 2008, rec. núm. 1328/2007](#), que señala que cuando el trabajador desciende por las escaleras del inmueble en el que se ubica su vivienda ya no está en el espacio cerrado, exclusivo y excluyente para los demás, sino que ya ha iniciado el trayecto que es necesario recorrer para ir al trabajo, transitando por un lugar de libre acceso para los vecinos y susceptibles de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia. En términos similares, SSTSJ de Asturias, de 30 de mayo de 2008, rec. núm. 3011/2007 y de 17 de octubre de 2008, rec. núm. 1154/2008.

⁷² STS de 23 de febrero de 1981.

⁷³ [STS de 14 de febrero de 2011, rec. núm. 1420/2010](#), que enjuicia el caso de un trabajador, peón de la construcción, con horario laboral partido, y que para la comida se desplaza a su residencia a comer volviendo a continuación a su trabajo. Su medio de transporte es una motocicleta y su residencia se encuentra en una finca, entendiéndose por tanto que dispone de una vivienda unifamiliar rodeada de un terreno de su propiedad, a pesar de no constar el que estuviera vallado su acceso respecto de la vía pública. El día 13 de enero, cuando se disponía a dirigirse al trabajo después de comer, resbala en el interior de su finca, mientras dirigía a pie su motocicleta, y tiene un accidente de trabajo.

⁷⁴ [STS de 14 de febrero de 2011, rec. núm. 1420/2010](#).

de semana», y otro tipo de convivencias, de tal forma que el concepto de domicilio habrá de configurarse de manera amplia, entendiendo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador, dada la variedad de situaciones que se dan en nuestra sociedad actual.

En resumen, en una primera etapa, a pesar de que en la inicial definición normativa nada se mencionaba sobre el domicilio, el TS consideró que el domicilio del trabajador era un parámetro clave, pues se consolida que el accidente *in itinere* se construye a partir de dos términos, el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador. No obstante, con posterioridad, el TS, consciente de la falta también de refrendo normativo, reconoce que la conexión causal entre el punto de partida y el de llegada no es exigida expresamente por el legislador, por lo que el domicilio deja de ser un elemento básico, lo cual no ha dejado resueltos una multitud de problemas interpretativos, los cuales, algunos, pueden resolverse si se parte de que lo único que hay que demostrar es que existe una conexión causal entre el accidente y el trabajo, siendo, pues, indiferente que el trabajador partiera de su domicilio o de un domicilio diferente al suyo⁷⁵.

4.2. ELEMENTO CRONOLÓGICO

El requisito cronológico hace referencia a la necesidad de que el accidente suceda en un momento razonablemente próximo al comienzo o al final del trabajo, es decir, que se produzca dentro del tiempo prudencial que se invierte en el trayecto, de forma que el recorrido no puede verse alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a intereses particulares. El tiempo empleado en el trayecto o la duración del recorrido ha de ser razonable, debiéndose tener en cuenta la extensión a recorrer, el medio de locomoción utilizado y las circunstancias concurrentes en cada caso, de modo que si el retraso en la iniciación del trayecto o la dedicación de tiempo superior al normal estaban justificados, se mantiene la calificación profesional del accidente⁷⁶. El TS⁷⁷ ha realizado una interpretación flexible al respecto considerando que no se rompe el nexo causal entre traslado y trabajo por causa de interrupciones o paradas breves que puedan considerarse normales o habituales en los desplazamientos del trabajador, como una parada de 30 minutos en el bar⁷⁸, o la conversación con un amigo o desvío para realizar alguna

⁷⁵ LAHERA FORTEZA, J. [2002]: «La delimitación jurisprudencial de...», *op. cit.*, pág. 779; SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C. [1998]: *El accidente in itinere...*, *op. cit.*, pág. 161. En contra de esta posición, CAVAS MARTÍNEZ, F. [1998]: «Accidente de trabajo *in itinere* y delimitación teleológica-espacial del "iter laboris"», en *AS*, pág. 2.469, que señala que el precepto no exige que «la idea se realice desde, ni la vuelta a, un determinado lugar». En términos similares, MARTÍNEZ BARROSO, M. R. [2005]: «Unificación doctrinal respecto a...», *op. cit.*, pág. 12; GARCÍA GUIÑONES, J. C. [2003]: «Reafirmación jurisprudencial del elemento...», *op. cit.*, pág. 839. En una posición intermedia, SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, pág. 5.

⁷⁶ ESCUDERO RODRÍGUEZ, R. y NOGUEIRA GUASTAVINO, M. [1999]: «Acción protectora. Contingencias profesionales», en AA. VV., *Derecho de la Seguridad Social*, Valencia: Tirant lo Blanch, pág. 304.

⁷⁷ STS de 21 de mayo de 1984.

⁷⁸ STSJ de Cataluña, de 15 de noviembre de 2000, rec. núm. 2415/2000.

compra, de tal forma que no se rompe el elemento cronológico cuando la conducta del trabajador responde a patrones usuales de convivencia o el comportamiento común de la gente.

Así se estima que no se quiebra este requisito por el desfase cronológico que se deduce de la iniciación anticipada del recorrido hasta el centro de trabajo, ni por el desplazamiento que realiza el trabajador agrícola a la finca del patrono en bicicleta a hora muy temprana para iniciar su tarea diaria⁷⁹, ni el accidente de tráfico que sufre una trabajadora sobre las 18:00 cuando terminó su jornada a las 16:00⁸⁰, ni cuando el accidente ocurre en una hora posterior al ingreso, sin que conste el motivo del retraso, entendiéndose que la impuntualidad (de 45 minutos) puede ser constitutiva de una falta pero no priva del carácter indemnizable del accidente⁸¹, ni tampoco la parada para visitar al hijo hospitalizado en un centro que se encontraba en el trayecto⁸², ni en la breve parada para almorzar en el domicilio del padre⁸³, ni la desviación para realizar alguna compra⁸⁴, ni en el supuesto de aquel que permanece poco más de media hora tomando unas copas con otros compañeros de trabajo⁸⁵, o emplea 40 minutos en asearse tras acabar el trabajo y otros 30 minutos para tomar un refresco en un bar situado en el trayecto de vuelta a su domicilio⁸⁶, ni la parada en un bar para tomar unas cervezas durante una hora⁸⁷, ni cuando se sale antes de la hora prevista para visitar a un familiar enfermo⁸⁸.

⁷⁹ STS de 15 de noviembre de 1957, que analiza también la validez del medio mecánico utilizado admitiendo la bicicleta, y señala que «la colisión de la bicicleta en que iba montado un productor con un carro en ocasión de dirigirse a la huerta en que prestaba sus servicios... siendo conocido y no prohibido por su empresario el uso del medio de transporte que utilizaba cuando ocurrió el accidente».

⁸⁰ STSJ de Galicia, de 6 de marzo de 2009, rec. núm. 5326/2005, que indica que el elemento cronológico se cumple «pues a pesar de haber acabado su jornada a las 16:00 horas, el juez ha declarado probado que la causante normalmente comía en el lugar de trabajo tras finalizar su jornada. Por lo tanto, a la hora efectiva de finalización de la jornada (16:00 horas) siendo además plausible que la jornada se demorara algo más, hay que añadir el tiempo que suele ser normal de aseo al término de la jornada, con o sin cambio de ropa de trabajo (extremo sobre el que nada se indica en la Sentencia), y otros trámites normales de terminación de la jornada, para después sumar el tiempo en que la actora invirtió en comer y teniendo en cuenta que la muerte está datada entre las 18:00 y las 19:00 horas por el forense; muerte por inmersión (ahogamiento) y cuya exactitud no es matemática, no cabe sino concluir que las dos horas transcurridas entre la fecha cierta de finalización de la jornada y la primera hora de aproximación a la muerte de la trabajadora es tiempo más que prudencial para entender que no se demoró más que para llevar a cabo estos actos anunciados y que, evidentemente, no rompen la conexión con el trabajo».

⁸¹ SSTs de 4 de diciembre de 1965 y de 22 de abril de 1966. En la segunda de ellas se trata de un trabajador que durante el camino que ha de seguir desde su domicilio al lugar de trabajo tiene un accidente de trabajo a las 8:45 cuando la hora de entrada al trabajo era a las 8:00.

⁸² STS de 1 de febrero de 1972.

⁸³ STS de 16 de febrero de 1971.

⁸⁴ STS de 28 de diciembre de 1973.

⁸⁵ STS de 10 de abril de 1975.

⁸⁶ STS de 9 de abril de 1969.

⁸⁷ STSJ de Murcia, de 23 de octubre de 2000, rec. núm. 121/2000.

⁸⁸ STS de 13 de octubre de 1981.

No obstante, ha considerado que se rompe el elemento cronológico cuando se realiza una parada de más de una hora desde la salida de la empresa, ya que no puede considerarse que es una mera parada normal en el camino, sino que reviste caracteres de estancia bastante prolongada y con desviación del camino normal⁸⁹, o cuando abandona su puesto de trabajo sin autorización⁹⁰, o se sufre un accidente de trabajo 45 minutos después de la salida del centro de trabajo, cuando entre dicho lugar de trabajo y el del siniestro, solo se precisaba de poco más de un minuto para cubrir tal distancia⁹¹.

4.3. ELEMENTO TOPOGRÁFICO

El elemento topográfico hace referencia a la necesidad de que el trayecto sea el idóneo, es decir, que el accidente ha de ocurrir precisamente en el trayecto de ida o vuelta entre el domicilio y el centro de trabajo, ha de tratarse del camino habitual o normal, el camino idóneo, aunque no sea el más corto, de tal forma que la utilización de un camino no habitual para desplazarse hasta el centro de trabajo rompe el nexo causal⁹². Por tanto, el camino adecuado no ha de ser forzosamente el más corto sino el normal y corriente o el más habitualmente utilizado, toda vez que el trabajador puede realizar el trayecto «con alguna desviación para verificar alguna compra o cualquier otra diligencia, sin que esto signifique, necesariamente, que no se haya dirigido a su domicilio»⁹³. No impedirá el carácter laboral del accidente la elección de un trayecto más largo, de menor intensidad de tráfico y de mejor firme, no siendo preciso que el desplazamiento sea siempre el mismo pudiendo adaptarse a las condiciones del tráfico para evitar embotellamientos⁹⁴. Tampoco impide la calificación de accidente *in itinere* pese a que existieran advertencias de prohibición por el paso a través de un puente de ferrocarril si el trabajador, al ser este nuevo y realizar el trayecto por primera vez, no conocía la advertencia⁹⁵.

Por el contrario, no concurre este elemento cuando el accidente se produce a gran distancia del centro de trabajo y en trayecto ajeno al que es normal para incorporarse al mismo⁹⁶. Tampoco se considera adecuado el trayecto cuando se vadea el río⁹⁷, se utiliza un camino más largo y total-

⁸⁹ STS de 15 de julio de 1986.

⁹⁰ STS de 18 de octubre de 1971.

⁹¹ [STSJ de Andalucía, de 5 de diciembre de 2006, rec. núm. 1915/2006.](#)

⁹² STS de 22 de diciembre de 1987.

⁹³ STS de 22 de enero de 1962.

⁹⁴ STS de 18 de febrero de 1969.

⁹⁵ STS de 16 de febrero de 1963.

⁹⁶ [STS de 29 de septiembre de 1997, rec. núm. 2685/1996.](#)

⁹⁷ STS de 16 de junio de 1965.

mente diferente al habitual sin razones que obligaran a ello⁹⁸, o el que presenta más riesgos⁹⁹, o se recorre un trayecto o itinerario diferente del habitual por partir de un lugar diferente del que era su domicilio habitual¹⁰⁰. Del mismo modo, no se califica como accidente el de circulación sufrido por un trabajador cuando acompañaba a otra persona, ajena al trabajo, a su domicilio después de terminar su jornada, ni el del trabajador, aun con autorización de la empresa, que se desplaza en horario laboral a realizar una gestión privada¹⁰¹.

En realidad, en relación con el trayecto también se ha producido una evolución jurisprudencial similar a la ocurrida con el domicilio, donde, en un primera fase, se constata una interpretación que consideraba accidente de trabajo in itinere a aquellos desplazamientos que no se realizaban propiamente al lugar de trabajo, aunque sí a lugares directamente relacionados con la prestación laboral. Posteriormente, esta posición se endurece y se limita la interpretación al estricto lugar de trabajo, tendencia que se inserta en la línea objetivadora y restrictiva del concepto de accidente in itinere.

Resulta patente que el accidente ha de producirse en el trayecto, circunstancia que excluye tanto el punto de partida como el de llegada, ya sea el domicilio o el laboral, no admitiéndose el sufrido en el hotel durante el descanso, puesto que la lesión no tiene lugar en el trayecto, ni el punto de llegada es el domicilio del trabajador¹⁰².

En relación con el trayecto, cabe hacer referencia a aquellos supuestos en que aparecen otros factores donde la vinculación del trayecto con el trabajo no resulta tan automática, donde la calificación del accidente como in itinere requiere del análisis de la vinculación de tal factor con el trabajo. Como ya se ha comentado, la doctrina judicial¹⁰³ ha negado la aplicación al accidente in itinere de la presunción del artículo 115.3 de la **LGSS**, lo cual supone que, cuando la contingencia producida durante el trayecto trae su causa de una enfermedad, este debe probar la vinculación directa entre aquella y el trabajo para que proceda la calificación de accidente laboral. Sabido es que desde antiguo se ha admitido la aplicación de la presunción del artículo 115.3 de la **LGSS** a la manifestación externa de una enfermedad que se produce en el lugar y tiempo de trabajo y ello porque el artículo 115.3 de la **LGSS** no hace referencia exclusivamente al accidente surgido

⁹⁸ STS de 11 de noviembre de 1975.

⁹⁹ STS de 22 de diciembre de 1987.

¹⁰⁰ **STS de 20 de septiembre de 2005, rec. núm. 4031/2004**, que estima que no se trata de un accidente de trabajo in itinere porque, por razonables que sean los motivos particulares que puedan explicar la presencia del trabajador en domicilio diferente del suyo, es lo cierto que la concurrencia de las tres circunstancias expresadas, esto es, partir de lugar diferente del de su domicilio habitual, recorrer un trayecto diferente del habitual y utilizar un medio de transporte diferente impiden la calificación de accidente in itinere.

¹⁰¹ **STS de 28 de febrero de 2001, rec. núm. 3493/1999**.

¹⁰² **STS de 6 de marzo de 2007, rec. núm. 3415/2005**.

¹⁰³ STSJ de Galicia de 22 de marzo de 2013, rec. núm. 2227/2010.

en lugar y tiempo de trabajo sino, más genéricamente, a la lesión que sufra el trabajador en esas coordenadas de lugar y tiempo. De esta doctrina, derivó la consolidada jurisprudencia que otorgaba la calificación de accidente de trabajo al infarto, al accidente cardiovascular o a la dolencia endógena que se manifestara en el lugar y tiempo de trabajo, aunque la muerte o las consecuencias definitivas de la lesión se hubieran producido fuera del lugar de trabajo.

En efecto, la inaplicación al accidente *in itinere* de la presunción del artículo 115.3 de la LGSS podría resultar comprensible y lógica si no fuera porque, sin embargo, la presunción sí se aplica a otros accidentes que tienen lugar fuera del lugar y tiempo de trabajo. Así ocurre con el accidente en misión, puesto que en el mismo el tiempo dedicado al trayecto se considera de trabajo. Asimismo, pese a tener lugar en un lugar diferente del lugar de trabajo habitual, el accidente en misión se considera producido en el lugar de trabajo, puesto que esta naturaleza tiene el lugar en que se encuentre el trabajador como consecuencia de la misión o encargo. Incluso el accidente producido durante el desempeño de funciones sindicales admite, en su totalidad, la aplicación de la presunción del artículo 115.3.

4.4. ELEMENTO MECÁNICO

El elemento mecánico exige que el medio de transporte utilizado cuando sobreviene el accidente sea racional y adecuado para salvar la distancia entre el centro de trabajo y el domicilio del trabajador o viceversa. En este sentido, medio de transporte adecuado es el normal o habitual cuyo uso no entrañe riesgo grave e inminente¹⁰⁴, aunque no se exige su empleo sistemático, es decir, que no se utilice siempre el mismo medio de transporte.

En realidad, este elemento puede considerarse que queda incluido dentro del elemento topográfico al comprender lo que el itinerario habitual significa, incluido no solo el trayecto, sino el medio y la forma en que se realiza. El trabajador, en este caso, debe desplazarse utilizando un medio de transporte racional y adecuado para salvar la distancia entre su domicilio y el lugar de trabajo y viceversa, y cuando la empresa facilite un medio de transporte colectivo adecuado, sin perjuicio del uso excepcional de otros medios, salvo prohibición expresa, fundada y razonable por parte de aquella. Ha de quedar subrayada la racionalidad, pues, en este sentido, una prohibición expresa, y aun reiterada, no puede tener ningún efecto si no es razonable, dado que lo contrario proporcionaría un simple sistema de exoneración, pues no se puede negar por el empresario «el innegable derecho que los trabajadores tienen de usar los que racionalmente sean adecuados a las

¹⁰⁴ STS de 22 de marzo de 1969, que considera «como medio de transporte normal el empleo de la bicicleta», sin que se deduzca que, «por el hecho de llevar al compañero en la bicicleta se aumentara notoriamente el riesgo de accidente», sin que lo requerido para apreciar el accidente en cuestión sea que «el trabajador en cuestión utilice siempre el mismo medio de traslado sin variar durante todo el tiempo de duración del contrato laboral el que haya empezado a utilizar, sino el que se emplee un medio de transporte normal de los utilizados corrientemente».

necesidades de los desplazamientos»¹⁰⁵. Será preciso a esos efectos profundizar en el fundamento de la prohibición para poder pronunciarse sobre su vinculatoriedad, de modo que solo serán vinculantes las prohibiciones por «causas razonables y atendibles», careciendo de validez las abusivas o injustificadas¹⁰⁶. En concreto, no puede el empresario limitar los medios de locomoción cuando «no ofrezca medio alternativo de transporte, ni exista otro de carácter público que fuera practicable»¹⁰⁷, ni cuando el medio utilizado por el trabajador sea acorde con las necesidades de desplazamiento y no agrave innecesariamente los riesgos¹⁰⁸, ni cuando el empresario prohíba el uso de medios de transporte comúnmente generalizados¹⁰⁹. Es adecuado, sin duda, el medio de transporte en helicóptero utilizado para trasladarse a una plataforma petrolífera en el mar¹¹⁰.

Por el contrario, se ha considerado medio inadecuado el transporte en motocicleta por una vía sin asfaltar cuando existe un medio de transporte facilitado por la empresa¹¹¹, o cruzar un río a nado si el trayecto se hacía normalmente a través de puentes o barcas¹¹².

En relación con este requisito cabe hacer referencia al comportamiento del trabajador, pues la doctrina judicial suele apreciar que no rompe el nexo causal la mera infracción de las normas del código de circulación, pero sí cuando concurre imprudencia temeraria o la conducción de vehículos en estado de embriaguez¹¹³. Así pues, la imprudencia aparece en el artículo 115 de la **LGSS** como un elemento adicional que puede incidir en la calificación que deba darse a la lesión sufrida por el trabajador, pues dependiendo de las circunstancias concurrentes, la imprudencia puede romper el nexo causal entre la lesión y el accidente mismo, obligando a calificar la lesión

¹⁰⁵ STS de 24 de enero de 1980, que enjuicia el caso de una trabajadora que había suscrito un contrato de trabajo en virtud del cual había de realizar un desfile de modelos, corriendo a cargo de la empresa los gastos de alojamiento, manutención y desplazamiento. En el documento que las partes suscribieron se especificó de manera expresa «que el desplazamiento se efectuará en avión y en grupo». Se entiende que la prohibición expresa y razonable con constancia contractual es exonerante, entendiéndose que la trabajadora no cumplió al realizar el desplazamiento en medio distinto de aquel que venía obligada a utilizar.

¹⁰⁶ STS de 22 de diciembre de 1987.

¹⁰⁷ STS de 28 de diciembre de 1962.

¹⁰⁸ STS de 2 de noviembre de 1962, que señala que «el derecho de los patronos no puede ser absoluto y está condicionado por el que estos tienen a utilizar los que sean racionalmente adecuados a las necesidades del desplazamiento y que no agraven innecesariamente los riesgos». Se impone así «la necesidad de reconocerse el derecho al empleo de los medios mecánicos de transporte, cuando el recorrido desde su domicilio hasta el lugar de trabajo exceda de la distancia que racionalmente se considere en cada caso adecuada para estimar que puede realizarse andando sin sensible quebranto físico, y siempre que no exista otro medio de transporte público o que facilite el empresario».

¹⁰⁹ STS de 28 de diciembre de 1962.

¹¹⁰ STS de 20 de abril de 1981.

¹¹¹ STS de 20 de febrero de 1971.

¹¹² STS de 28 de febrero de 1958.

¹¹³ STSJ de Canarias, de 20 de julio de 1998.

sufrida como accidente no laboral o como enfermedad común. Así, mientras que ni la imprudencia profesional ni la simple rompen el nexo causal, la temeraria sí lo rompe. La imprudencia profesional es definida en el artículo 115.5 a) de la **LGSS** como aquella que es «*consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y deriva de la confianza que este inspira*». Es decir, se trata de aquellos supuestos en los que el trabajador está tan habituado a realizar unas tareas, que se convierten en monótonas, por lo que el trabajador no es consciente del riesgo al que puede verse expuesto en la ejecución de sus funciones. Ello puede llevarle a pérdidas momentáneas de atención susceptibles de causar el accidente. Tampoco la imprudencia simple rompe el nexo causal, y a pesar de que no existe una definición legal de la misma puede identificarse con la conducta poco cuidadosa del trabajador, exenta de temeridad y desvinculada de la prestación de servicios. En suma, se trataría de la conducta usual en personas razonables y sensatas en vista de las circunstancias del caso¹¹⁴. La imprudencia simple se utiliza en muchas ocasiones para justificar las lesiones sufridas por un trabajador durante sus desplazamientos de su domicilio al lugar de trabajo y viceversa. En tales desplazamientos no puede hablarse de imprudencia profesional, pues poco tiene que ver el desplazamiento del trabajador por su trayecto habitual con la lesión que la **LGSS** vincula directa o indirectamente con el trabajo del lesionado. Por ello, se reserva la denominación de imprudencia simple para referirse a una conducta poco diligente o poco razonable del trabajador, siendo aquella la causante de la lesión. Para delimitar la imprudencia simple de la temeraria y por tanto para identificar cuándo hay accidente de trabajo y cuándo se rompe el nexo causal, se acude tanto a la comparación de la conducta del lesionado como a la gravedad de la vulneración de las normas de circulación, de peatones o de circulación en vehículos a motor. Por tanto, frente a la imprudencia profesional y la simple que no rompen el nexo causal, la imprudencia temeraria sí lo rompe.

Sin embargo, no siempre es tan fácil diferenciar los distintos tipos de imprudencia, motivo por el cual se debe recurrir a la jurisprudencia, la cual señala que la imprudencia temeraria es «una imprudencia de tal gravedad que notoriamente revele la ausencia de la más elemental precaución... sin esa elemental y necesaria previsión de un riesgo posible, y la inmotivada, caprichosa o consciente exposición a un peligro cierto»¹¹⁵, «una temeraria e inexcusable previsión del siniestro... sin observar las más elementales medidas de precaución que el hombre menos previsora adoptaría»¹¹⁶, «una imprudencia... de gravedad excepcional, que no esté justificada por motivo legítimo y comporte una conciencia clara del peligro»¹¹⁷. En fin, la «imprudencia temeraria presupone una conducta en la que su autor asume riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas; en otras palabras, puede concebirse como

¹¹⁴ ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J. L. [1995]: *Instituciones de Seguridad Social*, Madrid: Civitas, pág. 83.

¹¹⁵ SSTS de 10 de mayo de 1998 y de 19 de abril de 1968.

¹¹⁶ STS de 10 de diciembre de 1968.

¹¹⁷ SSTS de 20 de marzo de 1970, de 6 de junio de 1971 y de 4 de marzo de 1974.

el patente y claro desprecio del riesgo y de la prudencia más elemental exigible»¹¹⁸, mientras que la profesional es aquella en que se incide cuando el trabajador, ante la inminencia del riesgo que acompaña su actuación, se cree capaz de superarlo con la propia capacidad y habilidad personal, o no le ha prestado la debida atención, por hallarse atenuada su voluntad y, en su caso, sus movimientos reflejos, por la repetición del mismo acto, la facilidad en que en otras ocasiones lo ha superado felizmente, o porque confiaba en su suerte que le permitiría superarlo sin daño personal¹¹⁹.

En relación con la imprudencia, la jurisprudencia y la doctrina judicial han analizado los casos de trabajadores con sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas. No obstante, cabe indicar que no existe una doctrina uniforme, por lo que los tribunales deben resolver cada caso concreto atendiendo al conjunto de circunstancias concurrentes, como el nivel de concentración de alcohol o estupefacientes en sangre, ya que si es alto romperá el nexo causal concurriendo en dicho caso imprudencia temeraria. De cualquier forma, se puede señalar, con carácter general, que son muchos los tribunales que mantienen la tesis de que es precisa la prueba de que el grado de alcoholemia fuera expresivo de que la conciencia, equilibrio o reflejos del accidentado estuviera alterado, sin que pueda presumirse, sin más, tal circunstancia por el hecho de que sobrepasara los niveles exigidos en materia de conducción de vehículos de motor¹²⁰. De esta forma, si no se acredita la incidencia de la ingesta de alcohol y/o cocaína en dosis superiores a las permitidas, el accidente se calificará como de trabajo¹²¹. Así, la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de drogas «puede ser demostrativa de una imprudencia simple, y no necesariamente temeraria, ya que ello requiere de la concurrencia de elementos adicionales de asunción consciente del riesgo temerario (exceso de velocidad desconsiderado, conducción en circunstancias especialmente peligrosas, etc.)»¹²². Asimismo, si a pesar de conducir bajo ciertos efectos del alcohol y de las drogas, «resulta que esta circunstancia no guarda relación de causalidad eficiente y eficaz con la producción del accidente, que tiene lugar al intentar esquivar la maniobra indebida de otro vehículo para evitar la colisión» tampoco se entiende, en este caso, que concurre imprudencia temeraria¹²³. En fin, a pesar de que el trabajador lesionado pre-

¹¹⁸ STS de 18 de septiembre de 2007, rec. núm. 3750/2006.

¹¹⁹ STS de 20 de noviembre de 1975. En palabras de la STSJ de Murcia, de 23 de mayo de 1991, «es doctrina reiterada del Tribunal Supremo y del extinguido Tribunal Central de Trabajo, la de que, para provocar, por imprudencia temeraria de la víctima la exclusión de la protección que otorga a los accidentes de trabajo la norma social, debe exigirse el curso de una conducta que, con claro menosprecio de la propia vida, acepte voluntaria y deliberadamente correr un riesgo innecesario que la ponga en peligro grave, faltando a las más elementales normas de la prudencia, a diferencia de la imprudencia simple, en la que si bien no se agotan todos los actos necesarios para evitar un peligro este no se quiere o pretende sufrir, sino que se incurre en el mismo por una negligencia o descuido».

¹²⁰ STSJ del País Vasco, de 22 de febrero de 2000, rec. núm. 2651/1999.

¹²¹ SSTSJ de Madrid, de 8 de junio de 2000 y de Cataluña, de 10 de abril de 2000, rec. núm. 1545/1999.

¹²² SSTSJ de Castilla y León, de 22 de enero de 2001 y de Cataluña, de 23 de septiembre de 2003, rec. núm. 1848/2003.

¹²³ STSJ de Cataluña, de 18 de julio de 1997.

sentase un nivel de alcohol en sangre muy superior al permitido, ello no impide la declaración del suceso como accidente de trabajo si no era él quien conducía el vehículo accidentado¹²⁴. En definitiva, la mera conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias estupefacientes no necesariamente tiene que ser demostrativa de una imprudencia temeraria, pues ello requiere de la concurrencia de elementos adicionales de asunción del riesgo temerario, como exceso de velocidad, o conducción en circunstancias especialmente peligrosas¹²⁵. Así, no se ha calificado de imprudencia temeraria, el adelantamiento antirreglamentario¹²⁶, cruzar a pie la vía del tren por un lugar inadecuado¹²⁷, colisionar con los vehículos parados debido a su somnolencia¹²⁸, exceso de velocidad¹²⁹, saltarse un stop¹³⁰, circular en bicicleta por una calle en dirección contraria a la permitida y accediendo a otra con intención de atravesarla por lugar no permitido pese a la escasa visibilidad existente¹³¹, o circular con una motocicleta sin permiso de circulación¹³².

Pero la calificación que dan los tribunales a los supuestos enjuiciados varía radicalmente si se entiende que concurre imprudencia temeraria, lo que se manifiesta, por ejemplo, cuando se invade el sentido contrario de la calzada¹³³, se cruza a pie la autopista¹³⁴, se inicia la marcha

¹²⁴ STSJ de Navarra, de 31 de mayo de 2002.

¹²⁵ STSJ de Galicia, de 22 de junio de 2005.

¹²⁶ STS de 10 de mayo de 1988; SSTSJ de Cataluña, de 20 de mayo de 1993 y de 31 de mayo de 2002, rec. núm. 89/2002.

¹²⁷ STS de 13 de marzo de 2008, rec. núm. 4592/2006; SSTSJ de la Comunidad Valenciana, de 25 de octubre de 1994, rec. núm. 142/1993 y de Cataluña, de 8 de junio de 2001, rec. núm. 7570/2000. Esta última señala que no se puede calificar de imprudencia temeraria a pesar de que el fallecido cruzó la vía del tren por un lugar no habitual y que era conocedor del paso del mismo, ya que ello se debió a la confianza del trabajador que efectuaba a diario la maniobra de atravesar la vía, al ser dicho recorrido el único que le permitía ir y regresar del trabajo, «no pudiendo colegirse, en modo alguno, que el día de autos, efectuase el cruce de la vía de forma consciente y voluntaria en que estaba asumiendo un riesgo de excepcional gravedad, sino como decimos, debido únicamente a la confianza que una persona llega a tener, cuando de modo continuo y reiterado efectúa un recorrido, en que en alguna ocasión llega a olvidarse de las normas de precaución y cautela».

¹²⁸ STSJ de Andalucía, de 9 de enero de 1995, rec. núm. 2279/1992.

¹²⁹ STSJ de Andalucía, de 20 de febrero de 2001, rec. núm. 3207/1999.

¹³⁰ STSJ de Cataluña, de 1 de marzo de 2001, rec. núm. 5517/2000, que señala que aunque el orden penal califique dicha actuación como imprudencia temeraria, no es asimilable a ese concepto en el Derecho de la Seguridad Social al tener ambas ramas del Derecho objetos diferentes. Por tanto, considera que dicha actuación no debe ser calificada de imprudencia temeraria en aras del principio *pro beneficiario* que rige en materia de prestaciones de Seguridad Social.

¹³¹ STSJ del País Vasco, de 30 de abril de 2002, rec. núm. 443/2002.

¹³² STSJ de Andalucía, de 23 de junio de 2000, rec. núm. 217/2000.

¹³³ SSTS de 15 de julio de 1986 y de 22 de enero de 2008, rec. núm. 3998/2006.

¹³⁴ STCT de 15 de junio de 1983.

por el motorista antes de encenderse la luz verde del semáforo¹³⁵, o cuando no se admite al trabajador en la obra «por no poder sostenerse y oler a alcohol», y, en dicho caso, ponerse acto seguido al volante de su vehículo implica «la falta de la más elemental medida de prudencia, a la que se le suma el conducir a gran velocidad sobre suelo mojado en una zona de curvas»¹³⁶. Del mismo modo, si la tasa de alcohol en sangre era muy elevada, junto con restos de cocaína y anfetaminas, reflejando, por tanto, unos niveles claramente incompatibles con la conducción de vehículos de motor, resulta claro que no es posible calificar el suceso como accidente de trabajo¹³⁷, o cuando el conductor del vehículo con un nivel de alcohol y de estupeficientes en sangre que superaba el límite previsto, circulaba a una velocidad excesiva, sin respetar la señalización existente de peligro, siendo estas circunstancias las que ocasionaron el accidente, entendiéndose, pues, que concurre imprudencia temeraria del trabajador¹³⁸. En definitiva, la ruptura del nexo causal no viene determinada tanto por el hecho de que el trabajador hubiera ingerido alcohol¹³⁹ o drogas, como por la apreciación conjunta de todas las circunstancias concurrentes.

Ahora bien, a la hora de decidir sobre la existencia o no de accidente de trabajo *in itinere*, la concurrencia de estos requisitos específicos ha de evaluarse con un criterio amplio y flexible. Constituye este también un aspecto polémico hasta tal punto que mientras un sector judicial¹⁴⁰ consideró que era accidente de trabajo *in itinere* el sufrido por el trabajador durante los desplazamientos de fin de semana, o de inicio y fin de vacaciones desde la localidad de residencia hasta un domicilio familiar, otro sector¹⁴¹ propuso la solución opuesta. Por su parte, la jurisprudencia¹⁴² ha acotado todavía más el clásico criterio jurisprudencial y ha entendido que no constituye accidente la muerte súbita ocurrida en el trayecto de ida y vuelta al trabajo, descartando que pueda jugar aquí la presunción del artículo 115.3 de la **LGSS**, pues la presunción que establece el legislador para calificar el accidente *in itinere* como laboral lo es respecto de la relación de causalidad con el trabajo, pero no en relación con la lesión, mientras que la presunción del artículo 115 de la **LGSS** se mueve en otro nivel, ya que hace referencia a que la lesión exteriorizada en

¹³⁵ STS de 18 de septiembre de 2007, rec. núm. 3750/2006.

¹³⁶ STSJ de Galicia, de 22 de junio de 2005.

¹³⁷ STSJ del País Vasco, de 15 de diciembre de 2004.

¹³⁸ STSJ del País Vasco, de 23 de octubre de 2007, rec. núm. 1877/2007. En términos similares, STSJ de Madrid, de 18 de septiembre de 2006, rec. núm. 1789/2006.

¹³⁹ STSJ de Galicia, de 5 de octubre de 2011, rec. núm. 6271/2011, que enjuicia el caso de un trabajador que se encontraba en la entrada de su centro de trabajo recibiendo instrucciones para empezar su trabajo, momento en que tiene una pérdida de conocimiento cayéndose al suelo y sufriendo un golpe en la cabeza, detectándosele alcohol en sangre. El TSJ considera que no se trata de imprudencia temeraria y que no se rompe el nexo causal porque no consta que el desvanecimiento guarde relación con la ingesta de alcohol.

¹⁴⁰ STSJ del País Vasco, de 9 de julio de 1996, rec. núm. 2602/1995.

¹⁴¹ STSJ de Andalucía, de 2 de julio de 1996, rec. núm. 952/1994.

¹⁴² SSTs de 16 de noviembre de 1998, rec. núm. 502/1998, de 14 de diciembre de 1998, rec. núm. 1139/1998 y de 21 de diciembre de 1998, rec. núm. 722/1998.

el tiempo o lugar de trabajo se presume accidente de trabajo, y esta presunción no es ampliable al accidente *in itinere*.

5. CONCLUSIÓN

Ante la indefinición del concepto de accidente de trabajo *in itinere*, indefinición que crea inseguridad jurídica, comportando, por tanto, una mayor litigiosidad y mayores costes para el sistema de Seguridad Social, son varias las propuestas ofrecidas por la doctrina para solicitar una reforma legal de esta figura estableciendo una mayor concreción de la misma, ajustada a los hábitos y exigencias sociales que hoy pueden identificar su concepto.

La doctrina propone varias posibilidades de reformas. Así, un sector doctrinal¹⁴³ argumenta a favor de la reforma que, en una situación ideal, y en un nivel máximo, llevando a sus últimas consecuencias la previsión constitucional de atender a las situaciones de necesidad, se alcanzaría la homogeneización de prestaciones derivadas de accidente común y de accidente de trabajo. En un menor nivel de reforma, lo que procedería es hacer coincidir la calificación de accidente de trabajo con el ámbito de la obligación patronal de dispensar seguridad, y restringiendo aún más el alcance de las modificaciones habría que modificar el tenor de la [LGSS](#) para reajustar y actualizar el concepto de accidente *in itinere*, introduciendo las precisiones que se crean oportunas y aclarando de una vez las principales dudas que se plantean. De estas tres opciones, parte de la doctrina¹⁴⁴ considera que la tercera opción sería la más acertada, pues al quedar de forma delimitada el concepto de accidente *in itinere*, los tribunales verían facilitada su labor, quedarían menos expuestos a peticiones forzadas ancladas en la ambigüedad del concepto actual y no tendrían la necesidad de verse obligados a reelaborar un concepto defectuosamente delimitado como el actual.

En definitiva, se debería ofrecer un nivel de protección adecuado para los casos de accidentes de circulación sufridos por quienes, además, son trabajadores, pues ello no debería depender

¹⁴³ SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, pág. 76.

¹⁴⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J. [2013]: «El accidente de trabajo *in itinere*: una propuesta de cambio normativo», en *AS*, núm. 10 (versión *on-line*), que propone como texto normativo el siguiente: «tendrán la consideración de accidentes de trabajo: los que sufra el trabajador en el recorrido del trayecto directamente conectado con la actividad laboral hacia y desde el lugar de la actividad. El trayecto descrito comprenderá el realizado desde la puerta de acceso a las áreas comunes del edificio o a la vía pública, hasta las instalaciones que constituyen el local de trabajo. También se considerará accidente de trabajo el producido: 1. En el recorrido del trayecto hacia y desde el lugar de actividad para confiar los hijos de los asegurados que viven bajo su custodia familiar o bien para utilizar un vehículo conjuntamente con otros trabajadores o asegurados. 2. En el recorrido del trayecto entre el lugar de trabajo y el restaurante, taberna, o el lugar donde el trabajador toma habitualmente la comida, siempre que se cumplan los requisitos genéricos del desplazamiento. 3. En el recorrido del trayecto entre la residencia principal, o una residencia secundaria, que presente un carácter de estabilidad, o cualquier lugar donde el trabajador vuelva de manera habitual por motivos de orden familiar y el lugar de trabajo».

de si el siniestro se produce o no yendo o regresando de prestar su actividad sino que habría de estar siempre garantizado, ya que la clave de este punto se halla en la protección dispensada y no en la verdadera causa del siniestro, tal y como lo confirma el artículo 7.2 del [Convenio n.º 121 de la OIT](#)¹⁴⁵. Tiene mucho sentido la adecuada protección del accidente in itinere, pero poco el que se considere como contingencia laboral en un sistema donde la financiación de tales prestaciones se lleva a cabo en función de unas tablas de riesgo profesional, entendiéndose por tal el derivado directamente de la actividad productiva desempeñada. La coherencia del ordenamiento jurídico ganaría si se obrase en esta línea, porque si es deber del empresario dispensar protección a los trabajadores frente a los riesgos laborales (art. 14.1 [Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales](#) –LPRL–), si por riesgo laboral hay que entender la posibilidad de que un trabajador sufra daños con motivo u ocasión del trabajo (art. 4 LPRL), y se extiende el concepto de riesgo laboral al que existe durante los desplazamientos hacia o desde el trabajo, se llega a la paradoja de que o se admite que hay un riesgo laboral frente al cual el empleador no está obligado a actuar, contra lo que la ley pide, o se extiende el deber empresarial a un terreno en el que nada puede hacer, lo que tiene menos sentido, pues se sitúa ante una obligación de cumplimiento imposible¹⁴⁶.

¹⁴⁵ El citado precepto señala que no es preciso incluir en el concepto de accidente de trabajo el ocurrido en el trayecto «si, independientemente de los sistemas de Seguridad Social que cubren los accidentes de 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».

¹⁴⁶ SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre...», *op. cit.*, pág. 79.

Bibliografía

- ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J. L. [1995]: *Instituciones de Seguridad Social*, Madrid: Civitas.
- BALLESTER PASTOR, M. A. [2007]: *Significado actual del accidente de trabajo in itinere. Paradojas y perspectivas*, Albacete: Bomarzo.
- BORRAJO DACRUZ, E. [2007]: «El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales», en *AL*, núm. 5.
- CAVAS MARTÍNEZ, F. [2009]: «El accidente de trabajo in itinere», en AA. VV., *Enciclopedia Laboral Básica*, Madrid: Civitas.
- [1998]: «Accidente de trabajo in itinere y delimitación teleológica-espacial del "iter laboris"», en *AS*.
- DESDENTADO BONETE, A. [2003]: «Reflexiones sobre los accidentes de trabajo al hilo de algunas decisiones judiciales», en *RDS*, núm. 24.
- ESCUADERO RODRÍGUEZ, R. y NOGUEIRA GUASTAVINO, M. [1999]: «Acción protectora. Contingencias profesionales», en AA. VV., *Derecho de la Seguridad Social*, Valencia: Tirant lo Blanch.
- GARCÍA GUIÑONES, J. C. [2003]: «Reafirmación jurisprudencial del elemento teológico en el accidente de trabajo in itinere», en *RL*.
- HERNÁINZ MÁRQUEZ, M. [1947]: *Accidentes ocurridos a la ida o el regreso del trabajo*, Madrid: RESS.
- LAHERA FORTEZA, J. [2002]: «La delimitación jurisprudencial de domicilio en el accidente de trabajo in itinere», en *RL*, núm. 1.
- LÓPEZ HUGUET, M. L. [2008]: «El domicilio de las personas jurídicas: evolución desde el Derecho Romano y significado actual», en *REDUR*, núm. 6.
- MARTÍN VALVERDE, A. [2010]: «El accidente de trabajo: formación y desarrollo de un concepto legal», en AA. VV., *Cien años de Seguridad Social. A propósito del centenario de la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900*, Madrid: Fraternidad Muprespa.
- MARTÍNEZ BARROSO, M. R. [2005]: «Unificación doctrinal respecto a la delimitación geográfica del iter laboris en el accidente in itinere a propósito de la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de enero de 2005», en *Información Laboral y Jurisprudencia*, núm. 1.
- MIÑAMBRES PUIG, C. [1998]: «Acción protectora de la Seguridad Social», en AA. VV., *Curso de Seguridad Social*, Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- NAVAS-PAREJO ALONSO, M. [2012]: «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», en *AS*, núm. 10 (versión *on-line*).
- SÁNCHEZ PÉREZ, J. [2013]: «El accidente de trabajo in itinere: una propuesta de cambio normativo», en *AS*, núm. 10 (versión *on-line*).
- [2013]: «El accidente de trabajo in itinere y su análisis jurisprudencial», en *AS*, núm. 11 (versión *on-line*).

SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C. [1998]: *El accidente in itinere*, Granada: Comares.

SEMPERE NAVARRO, A. V. [1999]: «Una reflexión crítica sobre el accidente de trabajo in itinere», en *AS*, núm. 5.

SEMPERE NAVARRO, A. V. y LUJÁN ALCARÁZ, A. [1996]: *Accidente de Trabajo in itinere*, Pamplona: Aranzadi.