
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Ruiz Freixas, Laia; Bach Martínez, Núria, dir. La delimitació jurisprudencial de l'accident in itinere. 2024. (Grau en Dret i Grau en Relacions Laborals)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/319109>

under the terms of the  license

LA DELIMITACIÓ **JURISPRUDENCIAL DE** **L'ACCIDENT IN ITINERE**

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

Treball final de grau- UAB
Grau en Relacions Laborals
Curs 2023-2024
Laia Ruiz Freixas
Tutora: Núria Bach Martínez

RESUM

Des de l'inici dels estudis universitaris, em va sobtar un tipus d'accident de treball: l'accident in itinere, aquell que succeeix entre l'anada o tornada de la residència habitual i el centre de treball. Aquest, ha despertat l'interès, ja que és un tipus desenvolupat des de la jurisprudència i molt breument des de la llei. Així doncs, s'ha vist que per tal de considerar-se accident in itinere han de concórrer diversos elements, a causa que durant el recorregut, poden succeir diferents escenaris. Per tant, si no hi ha relació entre l'accident patit i el treball, no es considerarà accident in itinere.

Aquest anàlisi acurat ha permès afirmar o desmentir la necessitat d'un desenvolupament reglamentari en un futur.

ABSTRACT

From the beginning of my university studies, I was struck by a type of work-related injury: an in itinere accident, one that occurs between going to or from the habitual residence and the workplace. This has aroused interest, since it is a type developed from jurisprudence and very briefly from the law. This, it has been seen that in order to be considered an in itinere accident several elements must concur, because during the route, different scenarios can happen. Therefore, if there is no relationship between the accident suffered and work, it will not be considered an in itinere accident. This careful analysis has made it possible to affirm or deny the need for regulatory development in the future.

ÍNDIX

ÍNDIX D'ABREVIATURES.....	5
1. INTRODUCCIÓ	6
1.1 INTRODUCCIÓ I JUSTIFICACIÓ DEL CAS	6
1.2 OBJECTIUS	6
2. MARC TEÒRIC.....	7
2.1 NORMATIVA PASSADA I RECONeixEMENT JURÍDIC	7
2.1.1 PRIMERES REGULACIONS	7
2.1.2 PRIMERS RECONeixEMENTS JURISPRUDENCIALS	9
2.2 QUÈ ÉS L'ACCIDENT IN ITINERE? LA NORMATIVA ACTUAL.....	9
2.2.1 NORMATIVA INTERNACIONAL.....	10
2.2.2 NORMATIVA ESTATAL	10
2.3 L'ACCIDENT IN ITINERE EN ELS AUTÒNOMS I TRADE	12
2.3.1 ACCIDENT IN ITINERE EN AUTÒNOMS	12
2.3.2. ACCIDENT IN ITINERE EN ELS TRADE	15
2.4. QUÈ HI DIUEN LES SENTÈNCIES SOBRE L'ACCIDENT IN ITINERE?	17
2.4.1 ELEMENT CRONOLÒGIC.....	19
2.4.2. ELEMENT TELEOLÒGIC	20
2.4.3 ELEMENT TOPOGRÀFIC.....	21
2.4.4. ELEMENT D'IDONEïTAT EN EL MEDI	22
3. MARC PRÀCTIC	24
3.1 SENTÈNCIA 25/2019, DEL JUTJAT DE LO SOCIAL NÚMERO 14 DE BARCELONA	24
3.1.1 FITXA D'INFORMACIÓ BÀSICA DE LA SENTÈNCIA 25/2019	24
3.1.2 ANÀLISI DE LA SENTÈNCIA 25/2019	26
3.2. COM HA EVOLUCIONAT L'ACCIDENT IN ITINERE A ESPANYA?	30
3.2.1 COMPARATIVA D'ACCIDENTS DE TREBALL RESPECTE ELS IN ITINERE A ESPANYA.....	30
3.2.2 COMPARATIVA ACCIDENTS IN ITINERE PER RÈGIMS A ESPANYA	32

3.3 MESURES DE FOMENT PER A PREVENIR ELS ACCIDENTS IN ITINERE	33
4. CONCLUSIONS	36
BIBLIOGRAFIA	37

ÍNDIX D'ABREVIATURES

Abreviatura	Significat
LAT	Llei d'Accidents de Treball
LGSS	Llei General de la Seguretat Social
TRADE	Treballador autònom econòmicament dependent
LETA	Llei d'estatut de Treballadors Autònoms
RETA	Règim General del Treballador Autònom
INSS	Institut Nacional de la Seguretat Social
TS	Tribunal Suprem
TSJ	Tribunal Superior de Justícia
TGSS	Tresoreria General de la Seguretat Social
SGAM	Subdirecció General d'Avaluacions Mèdiques
IT	Incapacitat temporal
CEI	Comissions d'Evaluació d'Incapacitats
INE	Institut Nacional d'Estadística
LPRL	Llei de Prevenció de Riscos Laborals

1. INTRODUCCIÓ

1.1 INTRODUCCIÓ I JUSTIFICACIÓ DEL CAS

En els primers anys de la carrera, s'estudia sobretot, l'àmbit del Dret del Treball, fent que se'm despertés una part del meu interès que desconeixia, així doncs, quan he hagut d'escollir el tema del meu treball de fi de grau, tenia clar que tractaria i envoltaria el món jurídic.

Cercant pels temes de dret del treball, vaig trobar un problema que té avui dia la comunitat jurídica, que són els buits legals que hi ha a les diferents lleis i, per tant, creen confusió. Un d'ells és el del nostre cas d'estudi: l'accident in itinere. Aquest tipus d'accident laboral no té més de quinze paraules en tota la normativa espanyola, fent que no se sàpiga fins a on té protecció aquesta llei.

Així doncs, m'agradaria profunditzar sobre el tema, analitzar-ho i donar una resposta a la meua principal pregunta: què és realment l'accident in itinere i fins on existeix la protecció? Realment és necessari un desenvolupament reglamentari?

Per donar-li resposta, ens sostindrem principalment de les sentències, que l'extraurem de les diferents bases de dades que ens proporciona la nostra universitat. Veurem com s'ha aplicat i com han interpretat la llei i definició que tenim establert en l'article 156 del Reial Decret legislatiu 8/2015 de la Llei General de la Seguretat Social. També, consultarem els apunts de les diferents assignatures de Dret del Treball, del Dret a la Seguretat Social i de la Història del Dret Social i de les Institucions Laborals. Extraurem informació de diferents fonts bibliogràfiques. Posteriorment, redactarem els diferents punts que ens hàgim marcat per ordenar les diferents idees que vull exposar en dos grans marcs: el teòric i el pràctic..

1.2 OBJECTIUS

Els principals objectius son:

- Saber què és l'accident in itinere.
- Què és considerat accident in itinere i què no.
- Analitzar què hi diu la part jurisprudencial, és a dir, aprendre a llegir sentències i relacionar-ho amb el cas d'estudi.
- Veure com ha evolucionat la normativa referent a l'accident laboral.
- Saber si protegeix a tots els règims de la Seguretat Social i quins son les possibles peculiaritats.
- Saber si és necessari un desenvolupament reglamentari.

2. MARC TEÒRIC

En aquest punt es contextualitzarà tant l'accident de treball com un dels tipus, que és l'accident in itinere. S'explicarà els dos punts principals: la normativa anterior i l'evolució d'ambdues, i el segon la importància dels reconeixements jurisprudencials en l'accident in itinere.

També, es farà menció de com està regulada l'accident in itinere en els autònoms i què és l'accident en missió.

2.1 NORMATIVA PASSADA I RECONeixEMENT JURÍDIC

L'objectiu principal d'aquest treball, és estudiar l'accident in itinere, tot i això, primerament s'haurà de contextualitzar sobre l'accident de treball i els antecedents a la normativa referent i dels reconeixements jurisprudencials. És interessant veure d'on venim per saber quin és el futur que s'ha de prendre, referent al desenvolupament a la llei d'accident in itinere.

2.1.1 PRIMERES REGULACIONS

Respectiu a les primeres esmenes de l'accident de treball, la inicial és, la Llei d'Accident de Treball (LAT, d'aquí en endavant) del 30 de gener de 1900, és la primera llei espanyola que fa efectiva la protecció als treballadors sobre qualsevol situació donada per un accident de treball. Tot i que, a la Llei Benot del 28 de juliol de 1873¹, s'esmenta breument que hi poden haver accidents causats pel treball. Així ho al·luda l'article 6 de la present llei <<... para atender a los accidentes desgraciados que por efecto del trabajo puedan ocurrir.>>, és a dir, ho menciona, però en cap cas fa una descripció o un desenvolupament de la qüestió.

Com s'ha comentat anteriorment, és en el primer lloc on es dicta és a la LAT². És l'inici de moltes proteccions com per exemple, indemnitzacions a causa d'accidents de treball o l'inici de la prevenció per tal d'evitar els fets, però per la causa d'estudi, ens interessa únicament la definició que dona del concepte central que és l'accident de treball.

¹ BOE-A-1873-205 Número 20 de 1873 del 24 de juliol, de la Llei Benot
<https://www.boe.es/gazeta/dias/1873/07/24/pdfs/GMD-1873-205.pdf>

² BOE-A-1900-031 Número 31, del 31 de gener, de la Llei d'Accidents de Treball
<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1900/031/A00363-00364.pdf>

Artículo 1. Para los efectos de la presente ley, entiéndese por accidente toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena.

L'anàlisi que se n'extreu és que únicament entren dins d'aquesta llei les lesions corporals i en cap cas psíquiques i, per altra banda, només els que es realitzin de manera assalariada, per tant, els que treballaven per compte propi no estaven protegits.

Fins a l'actualitat no s'ha canviat massa la definició, en el punt següent, s'analitzarà la definició actual.

A continuació, es durà a terme un recorregut de la normativa de l'eix central del treball que és l'accident in itinere.

La primera vegada que es va veure a la llei aquest tipus va ser l'any 1966, amb el Decret 907/1966³ del 21 d'abril concretament en el següent article:

Artículo 84. ... 5. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

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

b) ...

A les Bases de la Seguretat, ens dona la definició de què és i el que cal tenir en consideració és que dona peu al fet que en un futur es desenvolupi reglamentàriament.

Seguidament, el 1974, es va fer la Llei General de la Seguretat Social, sent aquesta la 2065/1974 de 30 de maig⁴. Aquí, és l'últim cop que s'ha canviat aquest apartat de l'accident in itinere. En el mateix article ens diu.

Artículo 84. ... 2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

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

b) ...

Així doncs, se suprimeix la part on diu que s'ha de desenvolupar reglamentàriament fent que deixi un buit legal molt gran on a base de sentències, que es veurà durant el treball,

³ BOE-A-1966-6647 Decret 907/1966, de 21 d'abril, aprovant el text articulat primer de la Llei 193/1963, de 28 de desembre, sobre Bases de la Seguretat Social.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1966-6647>

⁴ BOE-A-1974-1165 Decret 2065/1974, de 30 de maig, per el que s'aprova el text refós de la Llei General de la Seguretat Social.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1974-1165>

s'ha anat profunditzant més en els requisits per tal de considerar-se accident laboral in itinere.

2.1.2 PRIMERS RECONeixEMENTS JURISPRUDENCIALS

Com s'ha fet anteriorment, s'exposaran els primers reconeixements jurisprudencials tant de l'accident laboral com de l'in itinere.

Els primers reconeixements en sentència de les bases de dades que s'han cercat, comencen el 1931, on a partir d'un accident de treball, es produeix una amputació de la primera falange del dit anular de la mà dreta fent que el treballador passi a una incapacitat permanent parcial. En aquesta sentència (núm. 468/1931⁵), es busca que se li reconegui la incapacitat permanent, és a dir, que a causa d'aquest accident, ha perdut la seva capacitat laboral de manera definitiva o previsiblement definitiva.

Pel que fa al tipus del cas d'estudi, la primera sentència és la del Tribunal Suprem de l'1 de juliol de 1954 (STS 304/1954⁶). Aquí, expressa que el treballador ha d'utilitzar medis propis o proporcionats per l'empresa i aquests no s'utilitzen de manera imprudent. També defineix que hi ha d'haver una relació causal més o menys directa entre el treball i l'accident, aquesta s'ha de demostrar o deduir-se. Va fallar que per part de l'obrer, hi va haver imprudència temerària a l'avençar un camió i ell anant en bicicleta, per tant, no es reconeix l'accident in itinere, per aquesta temeritat i, per tant anul·la l'anterior sentència que va dictar la Magistratura de Treball número dos de Madrid al 13 de maig de 1950, on acceptava aquest accident, ja que ell tornava a casa després del cessament dels seus serveis i, com a resultat, hi havia relació indirecta perquè sense treballar en l'empresa no hi hagués hagut l'accident.

2.2 QUÈ ÉS L'ACCIDENT IN ITINERE? LA NORMATIVA ACTUAL

En aquest punt, es farà un anàlisi profund sobre la normativa que tenim actualment a Espanya sobre l'accident de treball i l'accident in itinere.

⁵ Tribunal Suprem, sala de lo social. Sentència de 25 de juny de 1931. Sentència núm. 468/1931. <https://analytics-tirant-com.are.uab.cat/analytics/documento/show/5034601?index=1&searchtype=substring>

⁶ Tribunal Suprem, sala de lo social. Sentència del 1 de juliol de 1954. Sentència núm. 304/1954. <https://analytics-tirant-com.are.uab.cat/analytics/documento/show/4446095?index=0&searchtype=substring>

2.2.1 NORMATIVA INTERNACIONAL

Com a referència tindrem l'Organització Internacional del Treball, l'encarregada de l'Organització Nations Unides als aspectes relatius al Treball. El 1964 a Ginebra, es va dictar un conveni sobre les prestacions en cas d'accidents de treball i malalties professionals⁷. En aquest conveni (número 121) s'estableix en l'article 7 la importància de l'accident in itinere.

Artículo 7. 1. Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

2. No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio.

Així doncs, es veu que donen importància a l'accident in itinere i s'han de precisar els fets perquè sigui considerat accident laboral. Per tant, als anys seixanta ja veiem que en l'àmbit internacional es reconeix aquest tipus. Per altra banda, Espanya no està obligada a complir-lo, ja que mai l'ha ratificat.

2.2.2 NORMATIVA ESTATAL

La normativa espanyola referent a l'accident de treball es troba a l'article 156 del Reial Decret legislatiu 8/2015 de la Llei General de la Seguretat Social⁸ (d'ara endavant LGSS). En aquest article, es fa una definició de què és i dels seus tipus. També s'hi veu el que no ho és. En aquest article es troba tota la legislació vigent a Espanya sobre l'accident in itinere.

⁷ Conveni C121 - Conveni sobre les prestacions en cas d'accidents del treball i malalties professionals, 1964 [Quadre I modificat al 1980] (núm. 121).

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

⁸ BOE-A-2015-11724 Real Decret Legislatiu 8/2015, del 30 d'octubre, per el que s'aprova el text refós de la Llei General de la Seguretat Social. (2015, 30 octubre).

<https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/8/con>

Artículo 156. 1. Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

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

Es pot veure que recupera la definició de les dues últimes lleis observades, excloent la paraula *operario*. Per tant, s'entén que és tota lesió ('daño o detrimento corporal causado por una herida, un golpe o una enfermedad'⁹), que el treballador pateixi pel treball o a causa del seu lloc de treball. Aquesta prestació de serveis, sempre s'ha de donar per compte aliena, així ho estableix aquest article d'acció protectora.

Seguidament, ens anomena que l'accident in itinere com un dels 7 accidents laborals. La definició ens deixa clar que el punt de partida o el del final del trajecte, serà el centre de treball o el lloc on presta serveis de manera habitual. Però no ens especifica l'altre punt, sinó que no sabem si és la residència, si pot ser un restaurant... Aquí, es dona cap més referència de quan sí que ho serà i quan no. Falta un desenvolupament d'aquest apartat a), ja que deixa molts possibles escenaris oberts, per exemple, si tots els mecanismes que utilitzi per tornar de la feina seran vàlids o si tinc l'accident una hora més tard de la sortida de treball serà considerat....

3. ...

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

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

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

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

⁹ Rae, & Rae. (s. f.). lesión | Diccionario de la Lengua Española (2001). «Diccionario Esencial de la Lengua Española».
<https://www.rae.es/drae2001/lesi%C3%B3n>

En aquest apartat, ens fa referència al fet que no serà accident laboral. Ens exclou dos fets: el primer la força major, excepte insolació, llamp o altres fenòmens i, per altra banda, quan és per imprudència temerària del treballador, és a dir, córrer un risc innecessari per part del treballador, que pugui portar a l'accident. Tot i això, no especifica quins comportaments ho seran i quins no.

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

- a) La imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira.*
- b) La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo.*

En aquest últim articulat, especifica que encara serà accident de treball, és a dir, fa un matís del punt 4, dient que si la imprudència és a causa de la confiança de l'exercici habitual o per culpa d'un tercer, es continuarà considerant.

2.3 L'ACCIDENT IN ITINERE EN ELS AUTÒNOMS I TRADE

A continuació, es farà un anàlisi de l'accident de treball i accident in itinere dels autònoms i dels Treballadors Autònoms Econòmicament Dependents (d'ara endavant, TRADE). Ja que la cobertura per aquesta contingència és molt nova. Es va equiparar la protecció dels treballadors autònoms amb els treballadors per compte aliena fa només set anys, el 2017, on es va canviar l'article 316 que parla de la cobertura de les contingències professionals. Així doncs, es farà una explicació de l'article en la posterior modificació.

2.3.1 ACCIDENT IN ITINERE EN AUTÒNOMS

Primer, cal aclarir que els autònoms són persones físiques que realitzin de forma habitual, personal, directa, per compte propri i fora de l'àmbit de direcció i organització d'una altra persona, una activitat econòmica o professional a títol lucratiu, donin o no ocupació a treballadors per compte d'altri (Article 1 de la Llei Estatal dels Treballadors

Autònoms) (a partir d'aquí LETA¹⁰). Apuntar, que les persones físiques han de tenir com a mínim, divuit anys.

Aquesta cobertura com s'ha comentat, és relativament nova, de l'any 2017 i es va regular en la llei 6/2017 de 24 d'octubre sobre les Reformes Urgents del Treballador Autònom¹¹.

L'objectiu d'aquesta reforma, era donar noves mesures de suport a aquesta figura, per tal d'ajudar a l'activitat emprenedora dels autònoms, ja que generen molta riquesa i activitat productiva, i té un important pes dins del mercat de treball a Espanya.

Està concretament explicat al títol VIII encapçalat per l'equiparació a efectes de les contingències derivades de l'accident in itinere. Fent una modificació de l'apartat 2 de l'article 316 de la LGSS. A continuació, exposaré l'article 316.2 de la LGSS.

Artículo 316 2. Se entenderá como accidente de trabajo del trabajador autónomo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen especial. Se entenderá como enfermedad profesional (...).

En aquesta primera part de la llei, es fa una descripció de què és l'accident de treball i de malaltia professional per l'autònom.

Es defineix com a conseqüència directa i immediata del treball, així doncs, es pot veure que la relació de causalitat ha de tenir una relació directa i immediata que determini la inclusió en el Règim General dels Treballadors Autònoms o RETA. També esmenta que el treball ha de ser el que es realitza per compte propi. És a dir, l'accident ha de tenir relació amb l'activitat que s'està duent a terme de manera habitual i sempre per compte propi.

También se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional. A estos efectos se entenderá como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador autónomo ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica a efectos fiscales

¹⁰ BOE-A-2007-13409 Llei 20/2007, del 11 de juliol, del Estatut del treballador autònom.
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-13409>

¹¹ BOE-A-2017-12207 Llei 6/2017, del 24 d'octubre, de Reformes Urgents del Treball Autònom
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-12207

En el segon apartat d'aquest punt dos, es fa una descripció de l'accident in itinere.

Es defineix com l'accident ocorregut a l'anar i tornar del lloc de la prestació de serveis de l'activitat econòmica o professional. Seguidament, es dona una definició del lloc de la prestació de serveis com el lloc on el treballador autònom exerceix habitualment l'activitat per exemple, el local, nau o oficina declarat als afectes fiscals de l'activitat econòmica. S'exclou el seu domicili habitual.

Amb anterioritat, els autònoms no tenien l'obligatorietat de cotitzar en contingències professionals, en conseqüència, l'accident laboral i la malaltia professional no es quedaven cobertes i, per tant, els autònoms quedaven desprotegits. Arran del Reial Decret 28/2018¹², de 28 de desembre, per la revalorització de les pensions públiques i altres mesures urgents en matèria social, laboral i de treball es va pactar amb els diferents representats dels diversos col·lectius dels autònoms, incorporar de manera obligatòria amb afectes de l'1 de gener de 2019, la totalitat de les contingències que fins al moment eren voluntàries, com per exemple, la protecció al cessament de l'activitat i les contingències professionals.

Per contrastar amb un cas real del qual s'acaba d'explicar, s'ensenyarà una sentència (922/2009¹³) d'un autònom que el 2009 reclamava un accident in itinere. La jurisdicció clarifica que no es pot reclamar, res ja que en la data dels fets, no existia previsió legal de la cobertura del risc professional en els treballadors autònoms i, per tant tampoc es cotitzava per aquesta cobertura. I s'acaba concloent que no existeix accident in itinere, ja que la normativa no pot tenir vigència respecte a un fet succeït abans de la seva entrada en vigor i tampoc l'actora no tenia cobertura ni cotitzava per les prestacions per accident de treball. Així doncs, aquesta sentència serveix per veure la no obligació de cotitzar a totes les contingències i també la desprotecció que hi havia anteriorment en els autònoms per no estar protegits en l'accident in itinere.

És molt important aquesta cobertura i avenç en el sistema, ja que en considerar-se accident laboral té tres principals beneficis. El primer, assistència mèdica a càrrec de metges de les mútues col·laborades de la Seguretat Social. En segon lloc, els

¹² BOE-A-2018-17992 Real Decret-Llei 28/2018, de 28 de desembre, per la revalorització de les pensions públiques i altres mesures urgents en matèria social, laboral i de treball.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-17992>

¹³ Tribunal Superior de Justícia de Andalusia de Granada. Sentència núm. 922/2009 de 1 d'abril de 2009. Recurs 235/2009.
https://laleydigital-laleynext-es.ure.uab.cat/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAEADWPQWvDMAyF_40vgeHQspsvaS8rY4w2212xRWrmWJklp82_n9qwk56kp8en34pl7fEuDryPAbNgE3MTJWYs2EAVyJQRG14z5XVyfaloBAZ21oCXCull3u0eOi7Yw6BzKgFLt6oSEkhnZNfatjV8pdsHLHEEiZQ7KFtaDMGdvqy1e3XtXvdmwcJqcN9xfAAZ Rij--gkjuvfIAhpYk0AgPtUSX4Dnu0n5R0EuT-cWu111VfQFN0jedsYnrUcQPEDCHP4hYJ7TeqakrM9-Jta8OinAWz5AocqYnP0D3qfakDABAAA=WKE

medicaments, no suposaran un cost pel pacient. I finalment, la prestació durant la baixa mèdica serà del 75%, de la base reguladora, a partir de l'endemà del fet causant (accident).

Així doncs, igual que el règim general l'accident in itinere, tampoc està definit en què és, deixant un buit legal més que, com que no està molt definit i tipificat, deixa una interpretació per part del jutge i com a conseqüència una desprotecció cap al treballador.

2.3.2. ACCIDENT IN ITINERE EN ELS TRADE

Per altra banda, els treballadors autònoms econòmicament dependents (TRADE) aquells que aconsegueixen una activitat econòmica o professional a títol lucratiu i de forma habitual, personal, directa i predominant per a una persona física o jurídica, anomenada client, del qual depenen econòmicament per percebre'n, almenys, el 75% dels seus ingressos per rendiments de treball i activitats econòmiques o professionals. (Article 11 de la LETA). És a dir, tenen un client molt important que pràcticament, és quasi l'únic, i si per qualsevol raó no li fan l'activitat usual i deixaran de percebre el 75% dels seus ingressos. Per aquest motiu se'ls protegeix.

Aquesta figura va aparèixer el 2007 després de la gran demanda per part dels diferents col·lectius i d'un gran impuls des de feia dècades arreu d'Europa. És un tipus que porta molt de debat i que des del meu punt de vista, no s'ha desenvolupat del tot correcte. Per exemple, iniciant-nos amb el nom, un autònom no pot ser dependent, ja que partim del fet que un autònom s'ha d'autoorganitzar tant a escala tècnica com econòmic. Un altre exemple, les condicions i garanties que se'ls hi proporciona són molt dèbils, un cas seria la jornada dels TRADE que en cas d'interrupció de la seva activitat de divuit dies hàbils, no seran retribuïts. Així doncs, és una llei, que una vegada més, està poc treballada i on dona poca protecció als treballadors. Com a conseqüència, sorgeixen els falsos autònoms, una figura on la seva finalitat, és treure l'aplicació dels drets del treball i obligacions estipulades en un contracte i, per altra banda, eludir la consideració que comporta la inaplicació de les regles del règim.

A continuació, s'esmentarà i s'analitzarà l'article 26.1 de la LETA per tal de saber com es regula aquesta acció protectora davant de tots els autònoms i fa una apreciació dels TRADE.

L'acció protectora sorgeix de l'article 41 de la Constitució espanyola¹⁴, els poders públics mantindran un règim públic de Seguretat Social per a tots els ciutadans, amb assistència i prestacions socials suficients davant de situacions de necessitat. Amb paraules més fàcils, són uns beneficis que els subjectes poden obtenir una ajuda de la Seguretat Social per reparar situacions de necessitat derivades d'un fet causant.

A continuació s'analitzarà i es farà puntualitzacions de l'article 26, però només l'apartat 1 que és el que interessa pel cas d'estudi.

Article 26. 1. La acción protectora del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, en los términos y conforme a las condiciones legalmente previstas, comprenderá, en todo caso:

a) La asistencia sanitaria en los casos de maternidad, enfermedad común o profesional y accidentes, sean o no de Trabajo.

b) Las prestaciones económicas en las situaciones de incapacidad temporal, riesgo durante el embarazo, nacimiento y cuidado de menor, ejercicio corresponsable del cuidado del lactante, riesgo durante la lactancia, cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave, incapacidad permanente, jubilación, muerte y supervivencia y familiares por hijo o hija a cargo.

c) Cobertura de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

En aquest primer punt, s'estableix quins beneficis té l'acció i n'esmenta tres: el primer, l'assistència sanitària en els casos tipificats. Aclarir, que en cas que derivés d'una contingència professional el treballador s'ha de dirigir a una Mútua Col·laboradora de la Seguretat Social. I en cas de contingència comuna, és a dir, malaltia comuna no derivada del treball i accident no laboral, s'ha de dirigir al Servei de Salut.

El segon benefici, són les prestacions econòmiques cobertes en diferents situacions. Hi ha dos tipus de nivells de protecció (a tot el règim de la Seguretat Social), el primer, contributivament, és a dir, es podrà accedir quan aconsegueix una activitat a territori nacional i s'estigui inclòs en diversos supòsits, per exemple, treballadors per compte aliena o treballadors autònoms (Article 7.1 de la LGSS). Així doncs, podem dir, que s'estigui donat d'alta a la Seguretat Social i, per tant, s'estigui cotitzant. El segon nivell

¹⁴ BOE-A-1978-31229 Constitució Espanyola. (1978, 27 desembre).
[https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1)/con)

és el no contributiu i podran ser beneficiàries tots els espanyols residents en territori espanyol (Article 7.2 de la LGSS).

El tercer benefici és la cobertura d'accidents de treball i malalties professionals. És a dir, seran protegides els fets causants produïts o a conseqüència de la feina, però també, entra la possible rehabilitació.

A los efectos de esta cobertura, se entenderá por accidente de trabajo del trabajador autónomo económicamente dependiente toda lesión corporal que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate

A continuació, ens dona la definició de l'accident de treball per un TRADE i s'inclou també dins de la protecció, l'accident in itinere.

Així doncs, equipara la mateixa definició que l'accident de treball per compte aliè, article 156 de la LGSS, ja analitzat. El que el diferencia és que la lesió serà a causa de l'activitat professional, no delimitant si és per compte propi o aliena. Pel que fa a la definició d'accident in itinere, és la mateixa per les tres figures analitzades: treballadors enquadrats en el Règim General, els autònoms i els TRADE.

Per acabar, especifica que no serà accident quan no tingui relació amb el treball, i per tant, estigui fora de l'activitat que es realitza.

2.4. QUÈ HI DIUEN LES SENTÈNCIES SOBRE L'ACCIDENT IN ITINERE?

Com s'ha comentat durant diverses vegades durant el treball, la jurisprudència és una part essencial de l'avenç de l'accident in itinere. En faltar un desenvolupament reglamentari i en tenir casos d'accident in itinere en els jutjats, la jurisdicció ha hagut d'anar delimitant els requisits per considerar-se accident del treball in itinere, per tal de tenir una línia comuna. Tot i això, no fa que sigui correcte del tot, ja que en la part pràctica, es veurà una sentència d'un conegut, que va haver d'impugnar un cas d'accident in itinere no reconegut ni per l'Institut Nacional de la Seguretat Social (d'ara endavant INSS) ni tampoc per les mútues. Així doncs, es veu com no es té tan clar els passos a dur per aquest reconeixement.

Abans del desenvolupament de la qüestió, aclarir que la jurisprudència és el recull de les sentències dels tribunals. Es poden utilitzar com a guia, com és el cas de l'accident in itinere a falta de llei.

Primerament, es veurà quina definició en dona la jurisprudència de l'accident in itinere. La sentència del Tribunal Suprem (d'ara endavant TS) RJ 2005/2534¹⁵, ens diu que la idea bàsica que crea l'accident in itinere és el que es pot qualificar d'aquell que es produeix quan hi ha l'obligació d'anar a la feina. Per aquesta raó, la noció de l'accident in itinere es construeix a partir de dos llocs: el lloc de treball i el domicili del treballador i la connexió entre ells és a través del trajecte. Així doncs, es veu un nexa causal, una relació entre l'acció i el dany que es pot arribar a produir.

Però aquest nexa causal es pot arribar a trencar, quan el recorregut es veu alterat per una desviació o alteració temporal que no siguin normals i siguin d'interès personal (Tribunal Superior de Justícia, d'ara endavant TSJ, d'Andalusia, sentència número 32/2007¹⁶). Tot i així, algunes sentències com la del TSJ de Castella i Lleó recurs, 944/2022¹⁷, s'accepta un accident in itinere, tot i haver fet una parada per comprar tabac, ja que es diu que el nexa treball-lesió no s'ha trencat perquè només s'ha produït una mínima desviació.

Per tant, aquí ja es veu una contradicció de la jurisdicció. Per una banda, s'ha dictat que s'ha de realitzar estrictament el camí habitual entre els dos llocs essencials i, per altra banda, s'està establint que existeix un accident de treball encara que esdevingui una desviació per interès personal. Així doncs, s'ha de desenvolupar què sí està permès fer i què no durant el trajecte, quants kilòmetres es pot desviar del recorregut usual, si una breu parada, tot i que sigui per interès personal, trenca el nexa causal? Sorgeixen moltes preguntes i moltes situacions que poden arribar a succeir i no està delimitat, per tant, queda en mans de la jurisdicció i la seva interpretació del fet. Potser, doncs, dos jutges

¹⁵ Sentència del Tribunal Suprem (Sala de lo Social), 19 de gener del 2005. RJ 2005/2534

<https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?startChunk=1&endChunk=2&stid=marginal&nstid=marginal&infotype=juris&marginal=AJ\2005\2534&langCites=spa&sguid=i0ad82d9b0000018e656946af3cdf3d47>

¹⁶ Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Andalusia (Sala de lo Social), 10 de gener de 2007. Sentència número 32/2007

https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?sguid=i0ad82d9b0000018e656946af3cdf3d47&marginal=AS\2007\3363&docguid=18b4ade60d52811dcb27801000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=7&epos=7&td=4000&predefinRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=

¹⁷ Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Castella i Lleó, 27 de març de 2023. Rec. 944/2022

https://laleydigital-laleynext-es.ure.uab.cat/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAEADVOMW7DMAx8TbUYKlx4cBctTpZmKlrU7U7LhE NUllSKcqPfl4nRicfj8e5-Cnld8SYWnKMZg2BD0SGhgIxPB9e4uCYGbgQmcNHkGmKqox25oFEu29aAkWL-FJ093DFtOMKkfOQZeaiKJA4C2YV5Gv8fYONFhCKYQDerWie7fmzbdu-7166vjMbciaB_aLI3spkBHbXd1jQngtTTly0riN4hpxuxodvLfDxE02O-8NQRNRlkrDfjPM6TyB4BI9h_s-HlHy9RK8dH3uKWf3Kqtmv4QgcS0Zv2z8kuT4lMAEAAA=WKE#

o jutgesses poden arribar a dos veredictes completament diferents amb els mateixos antecedents de fet.

Seguidament, la jurisprudència ha limitat l'accident in itinere en quatre factors o elements que claus per tal de considerar-se aquest tipus de contingència: cronològic, teleològic, topogràfic o geogràfic i per últim, idoneïtat en el medi. Aquests, han de concórrer tots, cap d'ells pot fallar sinó ja no es podrà qualificar d'accident laboral del tipus in itinere.

2.4.1 ELEMENT CRONOLÒGIC

Per tal de considerar-se l'accident in itinere, ha de concórrer dins del temps prudencial que normalment s'inverteix en el trajecte, aquest fet, la jurisprudència l'ha anomenat element cronològic. És a dir, el recorregut no s'ha de veure alterat per desviacions o alteracions temporals que faci que no siguin normals. (TS, RJ 2005/2534¹⁸).

Però la sentència 524/2000¹⁹, diu que no es tracta d'una jurisprudència rígida si no es distingeix d'interrupcions justificades i d'altres prolongades. En el present cas de la sentència es considera accident in itinere tot i que hi hagi una interrupció de 10-15 minuts en un bar per refrescar-se, considera que no s'ha excedit el temps i que, per tant, serà una interrupció justificada. En conseqüència, depenent la situació i el tribunal, la interrupció serà justificada.

Una altra puntualització respecta a l'element, és sobre el que tracta en la sentència (RJ 2014/371²⁰), és si es considerarà accident in itinere quan es faci un desplaçament de la residència de cap de setmana cap a la residència habitual que té durant la setmana per motius del treball. El fet, ocórrer a les 21.15 d'un diumenge quan es dirigia al lloc on vivia els dies laborables i la seva jornada laboral començava a les 8 del matí del dilluns, per

¹⁸ Tribunal Suprem (Sala de lo Social) de 19 de gener de 2005. RJ 2005/2534

https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad82d9a0000018e675b9185fa167e60&marginal=RJ\2005\2534&docguid=lbce15550f75011db95be010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=

¹⁹ Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (Sala de lo Social) de 21 de gener. Sentència número 424/2000.

https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad82d9b0000018e6acae9abd2105017&marginal=AS\2000\855&docguid=la39b6d80f48d11dba7bd0100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=

²⁰ Tribunal Suprem (Sala de lo Social) de 26 de desembre de 2013. RJ 2014/371

[https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a0000018e676b99f41b0f186a&marginal=RJ\2014\371&docguid=l7f281a708fa411e3a56d01000000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1037&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a0000018e676b99f41b0f186a&marginal=RJ\2014\371&docguid=l7f281a708fa411e3a56d0100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1037&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

tant, es pot considerar accident in itinere encara que no ocórrer a l'entrada o sortida de la seva jornada laboral?

Així doncs, en primera instància es nega que existeixi accident in itinere perquè l'element cronològic desapareix, ja que l'accident té lloc a les 21.15 de la nit i no es pot considerar que sigui pròxim a l'inici de la jornada laboral. El TS, però ho corregeix a través d'una cassació de la sentència número 195/2002²¹, on el TSJ d'Extremadura declara un accident in itinere per la mateixa situació, al·legant que el trajecte fos de la residència familiar a la residència habitual dels dies de treball i que fos per motius personals (descans amb família) no trencava el nexa causal entre el domicili i el treball i tampoc l'element cronològic.

Així doncs, el TS estima que hi hagi accident in itinere, ja que es realitza el trajecte per poder incorporar-se al seu lloc de treball l'endemà, tot i que, sigui hores abans. Per tant, serà considerat un accident in itinere quan el trajecte pugui donar-se hores abans sempre que es compleixin els elements necessaris.

La conclusió que s'hi extreu, és que hi ha moltes puntualitzacions depenent del tribunal. Hi poden arribar a haver-hi contradiccions i s'hi hagi de fer cassació de sentències com el cas que s'acaba d'analitzar. Per tant, una vegada més es depèn de la interpretació de la jurisdicció.

2.4.2. ELEMENT TELEOLÒGIC

Un altre element que ha de concórrer és l'element teleològic, aquest, és aquell que es dona quan la finalitat del trajecte és principal i directe pel treball (TS, RJ 2005/2534, ja anomenada en la primera definició). És a dir, el nexa causal, entre el domicili i el lloc de feina, és el trajecte i aquest, per tant, no ha de ser motivat per motius personals, ja que si no es perd el nexa causal i com a conseqüència no es considerarà accident in itinere.

Un exemple de la pèrdua de l'element teleològic és la de la sentència del 10 de desembre del 2009²², una treballadora embarassada acudeix a la consulta de la matrona fent que a la tornada, pateixi un accident de moto. Aquesta cita, va ser autoritzada per

²¹ Tribunal Superior de Justícia d'Extremadura de 4 d'abril de 2002. Sentència número 195/2002 <https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?startChunk=1&endChunk=2&nstid=marginal&stid=marginal&marginal=JUR\2002\153363&langCites=spa>

²² Tribunal Suprem, Sala quarta. Sentència de 10 de desembre de 2009. Rec. 3816/2008 https://laleydigital-laleynext-es.are.uab.cat/Content/DocumentoRelacionado.aspx?params=H4sIAAAAAAEADWOTU_DMAYG_00uk1BKJcYII24XJoSmUbi7idVZZHEXO2X992SrOPn116PnWjAvPd7UgfcUMCluKG1IKWFGI0vitFxcnwsahUGcNeC1QNyzd80904w9DHXOOWDulpqUFelJxTXt6_bZyJI_P2CmEZQ4dZBXHIXgDI_W2nZrX9qmNTNmQqum8a7hxGE7M9HGNG9kyhUYokKgeVQMj2BTDCt0081-Xxcrtj1qyquqFTVoWnfGx1r3oLiDiCn8S8A0xeXEsco--oml8sqlCrylHWQugtH2P9zveUlnAQAQAWKE

l'empresa. En aquesta sentència la principal qüestió és sobre la finalitat del viatge, en aquesta s'ha conclòs que el cas es tractava d'una gestió personal, aliena al treball.

Un altre exemple de la vulneració del trajecte per motius de l'obligació d'anar o tornar del centre, és la de la sentència del 29 de març de 2007, recurs 210/2006²³. Un treballador realitza un trajecte del centre de treball a l'Agència Tributària per a una gestió de la declaració de la renda on l'empresa l'havia autoritzat. La jurisdicció nega que hi hagi un accident in itinere, ja que el trajecte no té motivació essencial de la feina, sinó que és una gestió privada relacionada amb la seva declaració de la renda, fent que es trenqués el nexa causal per a fer el trajecte per motiu d'interès particular.

L'única sentència cercada que accepta una situació més polèmica i diferent dels casos anteriors, és la sentència del 26 de desembre de 2013, ja analitzada en l'element cronològic. Cal recordar que la qüestió principal, és la de si es considerarà un accident in itinere quan es fa un trajecte del domicili de cap de setmana al domicili habitual per motius de treball. En aquest cas, es podria perdre també l'element teleològic, ja que el desplaçament és donat per motius personals, es podria pensar que no té cap relació amb el treball. Tot i això, la jurisdicció, presumeix que aquest trajecte sí que té vinculació directa amb el treball, pel fet que el trajecte és a conseqüència d'incorporar-se l'endemà a la seva feina.

Una vegada analitzat aquest element, es considera que aquest, sí que està més definit, perquè en la cerca de jurisprudència, la majoria d'elles no es contradiuen, sinó que tenen les mateixes conclusions.

2.4.3 ELEMENT TOPOGRÀFIC

El tercer element a analitzar serà l'element topogràfic o geogràfic. La definició també serà extreta de la sentència RJ 2005/2534, tot i que, la jurisprudència es reitera amb les mateixes definicions. Així doncs, l'element es compleix quan es produeix el trajecte habitual i normal i entre el domicili, al lloc de treball o viceversa.

²³ Tribunal Suprem, sala quarta. Sentència de 29 de març de 2007, recurs 210/2006
https://laleydigital-laleynext-es.are.uab.cat/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAEAE2PwU7DMBBEvwZfKiGXNGk5-JL2AqoQagP3jbNKVrh2sNel-Xs2qZA4PHtGO1qPvzPGqcEbG-jRW4lVR2ozQxQJ1IKHnnFFfkVMHiOqNPngp4tpYkbF0Caz1vpha2fWQIFshGr2pRw74Xk2S6JSYDmDOwRrInTFRtojVYhdhjrSRQHBnfCZMqtSkP4eYMr9cAUfA3x_jB1nXn90Fo_IVWx2xTqijFJwHxSPzdWA_XDUeB7PiFEO7zLJ815CJGPIPgR0nhTzn9Jl_My_5-tM7Psa9nfZ8o6uQ_AuAeHvvtrAuPoplNwUnfxY0iyL1-kxYvfQww5oTP6FwlMmqhpAQAAWKE

S'analitzarà el concepte de domicili, ja que la jurisprudència ha desenvolupat la qüestió. I ha ampliat l'horitzó de múltiples inclusions que no només són la residència acostumada.

La sentència del 29 de setembre de 1997 (Rec. 2685/1996²⁴), estableix que el domicili no només és el legal, sinó el real i l'habitual i, per tant, normalment el lloc de partida o de tornada del centre de treball. També estableix que a causa de l'evolució social, s'hi inclouen altres punts de partida, que analitzarem a continuació.

La primera ja analitzada, s'accepta una residència d'estiu o residència de cap de setmana, aquesta es troba en la sentència RJ 2014/371, ja que és una residència usual del treballador.

Una sentència de contrast i que, per tant, no accepta el domicili des d'on inicia el trajecte, és el de la sentència número 4461/2000²⁵ del TSJ de Catalunya on un treballador parteix des del domicili de la seva àvia a Sabadell, residència no comuna. El seu domicili es trobava a Barcelona, lloc on tenia també el centre de treball. La jurisdicció estableix que s'ha trencat el nexa causal, ja que l'accident es produeix des d'una població diferent del que té el seu domicili. A part, no hi ha justificació d'haver pernoctat a casa l'àvia, ja que no són per motius de treball.

Així doncs, com a conclusió, es veu que el domicili és aquell que és habitual o que normalment s'hi va. Si per qualsevol qüestió (que no sigui laboral o pel treball), es pernocta a un altre domicili o es va a dinar, no s'establirà un domicili òptim.

2.4.4. ELEMENT D'IDONEÏTAT EN EL MEDI

En últim lloc, l'element d'idoneïtat en el medi es basa en el fet que el trajecte es realitzi amb un medi normal de transport (RJ 2005/2534).

La jurisprudència ha acceptat diversos mitjans de transport. Un dels medis més rellevants i sortint-se dels més utilitzats, és el patinet, en la sentència número

²⁴ Tribunal Suprem, sala quarta. Sentència de 29 de setembre de 1997. Recurs 2685/1996
https://laleydigital-laleynext-es.ure.uab.cat/Content/DocumentoRelacionado.aspx?params=H4sIAAAAAAEADWQTU_DMAYGfw25VJq6oYlxyKXbhWICaBTubml6iywuiVPWf4-7CI_8-uvRK_8UTFOLN7HgHHmMghXFioQiJqww4FV7XPXIfXoodY3rL3Js8hQ5TlfbpoJGoMu2NuCkQDiws-tZ04gtdNrn5DE1kyphgXDGBLe7jckX_n2FkXoQ4thAWmDkvT1-1Bqb7fPu8cmMmLlu2E_qZ3smlyR3eYMe7YmygPJKEPCcjyXRCvJwMyF-q4_3--aCXa6alqKoTulyMy5oPoDgHgJG_28ChiFMZw5q9V4PnJVX5l-8xD0kLhmDrf8AxJEpai4BAAA=WKE
²⁵ Tribunal Superior de Justícia de Catalunya. Sentència de 22 de maig de 2000. Sentència núm. 4461/2000
<https://insignis-aranzadigital-es.ure.uab.cat/maf/app/document?startChunk=1&endChunk=2&std=marginal&nstd=marginal&infotype=juris&marginal=AS12000\2710&langCites=spa&srguid=i0ad82d9b0000018e89c5986cc2586cfc>

4251/2014²⁶. La principal qüestió de debat, era si el patinet era un mitjà de transport o un medi adequat per l'oci i l'esport. La jurisdicció acaba donant per vàlid el medi de transport, ja que considera que els hàbits socials estan canviant i que s'usen, encara que sigui minoritari (actualment ha augmentat el patinet a la societat), emprar elements de transport no contaminant, com per exemple la bicicleta. Dins aquest grup la jurisdicció decideix incloure els patins o el patinet. Així doncs, s'acaba considerant que el patinet té com a finalitat el desplaçament des del centre de treball al domicili habitual, i per tant, és un medi de transport idoni i s'ha d'incloure dins del concepte d'accident in itinere.

També, s'inclou el monopatí com a mitjà de transport (sentència 284/2016²⁷), en basar-se en la sentència anterior, ja que es comparteixen els arguments i serà també comprès com accident in itinere. Per altra banda, la bicicleta (recurs 1192/2007²⁸) també és considerat un element del medi adequat, sempre que sigui amb l'objectiu d'anar a la feina.

Lògicament com a element més comú s'inclou el cotxe (sentència 195/2002, ja analitzada) o també la motocicleta.

Un altra manera lícita per anar a la feina, és en transport públic a continuació, a la part pràctica s'analitzarà un cas d'un conegut on té un accident in itinere anant a la feina amb transport públic quan va patir una caiguda. En conseqüència, va estar mesos de baixa.

Així doncs, es pot veure que aquest element està ben definit, però òbviament l'han d'anar desenvolupant en funció del canvi de la societat constant.

²⁶ Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, Sala de lo Social. Sentència 4251/2014, del 12 de juny de 2014
https://laleydigital-laleynext-es.are.uab.cat/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAEADWOTU_DMAyG_00ukVAnBhWHXLpdNiGERuHuJtZmkdolccr678lWcfLrr0fPT8G09HhVR0EYKUCwyBajHTGQWPCeArKiJbakxJjQ5lWFI9H1qaBRGLJrDHgtEPfiXXvLNGMPQ51LCpi6pSYVhXjC7F7arckX-X2Dmc6gJNxBWmEUgjt-Nk3ztHnebNtHM2PK9cB90flmYTJC8pd3OKN7paxQeSUqBmNkugB8nQ1kb-rx8f9csWuX11RrahBed0ZH2vdg-IOInL4l4BpistJYlW995PkyitjFTjwDpKUjNE1f83O4po7AQAAWKE

²⁷ Tribunal Superior de Justícia de Astúries, sala de lo social. Sentència 2848/2016 de 29 de desembre de 2016
https://laleydigital-laleynext-es.are.uab.cat/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAEADWOwU7EMAxE_yaXSKgHlopDLt29sEIlcldTUzXlk2K45Tt35Nt4GbP2PPmOyNvA17FklSByYHTGDR6PaOjqMFachgENQVNQgEZVdpCDNtsBs6oBMZkGgVWMvhTtOb-NtOKA4xFj-yQu61M6RJ_XmCICYRi6IDrPzInzu9N0xza9vHQpqqVOZUD80HTDawSATvLK0xonikJ9JiyF3AxxTPHTaTlqhg_S7XqmJEsWY8CYoev0uhtD6i0uCDvfFPVfn_8Y3RZpDijhGqqkgJ8AsEjeAzuvzIsi9_66DHVfympYPJc6j6FI3DMCb1pfgE1f7X_XAEAAA==WKE

²⁸ Tribunal Superior de Justícia de Castella i Lleó, sala de lo social. Sentència del 3 octubre de 2007 (Recurs. 1192/2007)
https://laleydigital-laleynext-es.are.uab.cat/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAEADWOQU_DMAyF_00uIVBaceCSS7cLE0KoFo5uYjZraVlcp6z_nqyBm5-f_b73nZG3EW9iyMWA5MA1GBR0zYyOYgPWksMg2FBoSCggo0pbiGGbzcZlcUjFZgJYM_Rmva9i5oxRGmYkR2yP1WpnSJP6-w0hmEYuiBawA5Z04fWuvuST92XatW5FQOzCed72SVENhe3uCM5oWSwIapewEX0yKzPUBaborxq3SrpjnlkvUooHy4lkrve0ClxQV555u6HfbHP0afRYozSaimKinARxA8gMfg_ivDsvhtlB5T1UIMBZPnUvc5HIBjTuiN_gVlenBNXQEAAA==WKE

3. MARC PRÀCTIC

Deixant enrere la part teòrica on s'ha analitzat els principals punts de l'accident in itinere, a continuació, es posarà en pràctica i es veurà com es duen a terme el que s'ha explicat en tot el marc teòric. El principal objectiu és estudiar si es compleixen els requisits que pren el Jutjat de lo Social de Barcelona respecte a un accident que va patir un conegut meu. També es donarà l'opinió personal que ha arribat el jutjat per considerar si va estar un accident in itinere o no.

Seguidament, a través de dades oficials del Ministeri de Treball i Economia Social es realitzaran unes taules gràfiques per tal de veure com s'ha anat desenvolupant els accidents de treball, en especial de l'in itinere i a part d'analitzar-les, es donaran mesures de foment per tal de poder-los reduir.

3.1 SENTÈNCIA 25/2019, DEL JUTJAT DE LO SOCIAL NÚMERO 14 DE BARCELONA

Aquesta sentència s'ha escollit, ja que és el cas d'un conegut que va patir un accident el 2016, causant-li un traumatisme crani encefàlic i una fractura maxil·lar inferior, és a dir, una fractura a la mandíbula privant-li de seguir podent treballar, i per tant, causant una baixa mèdica que inicialment es diu que és derivada per malaltia comuna i posteriorment per dictamen de l'Institut Català d'Avaluacions Mèdiques o SGAM és considerat accident no laboral. No content amb la derivació de la contingència, el treballador demanda a l'empresa, a l'INSS, la mútua ASEPEYO i la Tresoreria General de la Seguretat Social (d'ara endavant TGSS) per tal que se li reconegui la contingència d'accident laboral derivat d'un accident in itinere.

Es mantindrà tant l'anonimat del treballador com també de l'empresa. Anomenarem al primer: treballador, part demandant, **demandant**, part actora... Per altra banda, el segon l'anomenarem: empresa, part demandada o codemandada, patronal...

3.1.1 FITXA D'INFORMACIÓ BÀSICA DE LA SENTÈNCIA 25/2019

Primerament, es realitzarà una fitxa d'informació bàsica de la sentència per tal de recollir les principals idees essencials de la dita sentència. S'introduirà a través de la identificació de la sentència, si hi ha hagut cap pronunciament previ sobre la qüestió, la descripció del fet i per últim el criteri adoptat per la sentència per donar el veredict.

Aquest model s'ha extret de l'assignatura Dret del Treball I, proporcionat pel professor que l'impartia.

1. Identificació de la sentència (òrgan que la dicta, data i font de la qual s'ha extret)
➤ Sentència número 25/2019, Jutjat de lo Social número 14 de Barcelona en data 4 de febrer de 2019.
2. Indiqueu quins pronunciaments (de jutjat/tribunal) anteriors hi ha respecte del mateix assumpte (només si la sentència resol un recurs)
➤ No hi ha pronunciaments anteriors de la qüestió analitzada
3. Descripció del cas/supòsit de fet: a partir dels antecedents, les peticions de les parts i els fets declarats provats
➤ El treballador demandant, el 24 d'octubre de 2016, com cada dia, realitzava el recorregut Parets del Vallès (domicili) fins a l'Hospitalet de Llobregat (centre de treball) en transport públic. ➤ Aquell dia, quan es trobava a l'estació de metro de Plaça Espanya de Barcelona a causa del volum de gent, es va ensopegar fent que caigués i que es colpegés la cara i patís un traumatisme crani encefàlic i una fractura-luxació de l'articulació mandibular dreta. Va haver de passar a una situació d'incapacitat temporal (d'ara endavant IT) ➤ Inicialment es va declarar derivada de malaltia comuna. El treballador va sol·licitar davant de l'INSS expedient administratiu per determinar la contingència, i es va concloure que era accident no laboral. L'SGAM havia dictat accident in itinere i les Comissions d'Avaluació d'Incapacitats (d'ara endavant CEI) que no es complien els requisits jurisprudencials per ser-ho. Per la seva part, l'empresa i l'ASEPEYO, continuaven defensant que era una malaltia comuna. ➤ El treballador imposa demanda el 29 de novembre de 2017 per tal que se li reconegués la contingència adequada derivada de la seva IT . ➤ El judici s'efectua el 14 de gener de 2019 al Jutjat de lo social número 14 de Barcelona.
4. Criteri adoptat per la sentència. Normativa i arguments en què es recolza.
➤ Principalment es recorda que la normativa és a base de sentències, així doncs valora la sentència de la Sala IV del Tribunal Suprem de 14-02-2017 (recurs 838/2015). Explicant la regulació de l'article 156 de la LGSS/2015 i els elements essencials per considerar-se accident in itinere. ➤ Es declara accident de treball in itinere, ja que concorren els elements exigits, i per tant, la mútua ASEPEYO és l'encarregada del pagament de la prestació.

3.1.2 ANÀLISI DE LA SENTÈNCIA 25/2019

A continuació, es farà un anàlisi més profund de la sentència, alhora es realitzarà una opinió sobre el criteri adoptat pel Jutjat i unes conclusions sobre la qüestió analitzada.

Primerament, es contextualitzarà les diverses parts: la part demandant i la part demandada.

Per la part demandant, es troba el treballador, nascut al 8 de setembre de 1965, en el moment del fet causant tenia cinquanta-un anys i 54 en el judici. Té el domicili a Parets del Vallès i portava prestant serveis des de l'1 de setembre de 1998 a l'empresa demandada. Aquest, estava enquadrat com a comercial dins del departament comercial i vendes, tenint un horari de dilluns a divendres de 9 a 14 i de 15 a 18 a l'Hospitalet de Llobregat on hi havia el centre de treball. Així doncs, estava en situació d'afiliat i en alta en el Règim General de la Seguretat Social.

Per altra banda, hi ha la part que és demandada, que són 4 organitzacions. El primer d'ells és l'empresa on el treballador prestava els seus serveis. Aquesta, es dedica a serveis de missatgeria i càrrega des de 1972, on va començar als Estats Units, tot i que actualment, està per tot el món per exemple, Europa, Orient Mig, Àsia... Un dels seus centres de treball es troba a Hospitalet de Llobregat on treballava el demandant.

En segon lloc, hi ha l'ASEPEYO, mútua col·laboradora amb la Seguretat Social número 151, on l'empresa demandada tenia coberts els riscos de contingències professionals. Les mútues estan encarregades de gestionar (per delegació) algunes prestacions o serveis de la Seguretat Social per exemple, les prestacions econòmiques i d'assistència sanitàries en baixes mèdiques per accidents de treball i malalties professionals o prevenir els accidents i malalties de treball. Concretament, ASEPEYO és una associació d'empresaris sense afany de lucre fundada l'any 1915.

També és demandat l'INSS, l'Entitat Gestora de la Seguretat Social fundat el 1978, té encomanada la gestió i administració de les prestacions econòmiques del sistema de la Seguretat Social, amb algunes excepcions.

L'última organització processada és la TGSS, és un servei comú de la Seguretat Social que unifica tots els recursos econòmics i de l'administració financera del sistema de la Seguretat Social.

A continuació s'explicaran els antecedents de fet i els fets provats. La demanda es va presentar al 29 de novembre de 2017 a l'oficina de Registre General del Decant, la unitat administrativa encarregada de donar certificació legal a les entrades i sortides de

documents pertinents als procediments administratius. Aquest, es va adjudicar al Jutjat número 14 de Barcelona.

Seguidament, es va convocar a les parts demandades a judici el 14 de gener de 2019, aquí, hi va comparèixer totes les parts i els defensors, a excepció de l'empresa que tot i estar degudament citada, no va acudir-hi.

Els fets provats, és a dir, els fets que s'han considerat certs i que són rellevants per dictar sentència, s'explicaran cronològicament i no tal com enumera la sentència per tal que sigui més senzill el seguiment del qual va succeir.

El demandant, nascut el 1965 i de Parets del Vallès prestava serveis a l'empresa demandada com a comercial de dilluns a divendres a l'Hospitalet de Llobregat. Aquesta empresa, tenia cobertes els riscos professionals a través de la mútua ASEPEYO.

El treballador el dia 24-10-2016 es dirigia al centre de treball, com cada dia, amb transport públic. El seu recorregut habitual era agafar a un autobús públic fins a l'estació de metro de Fabra i Puig de Barcelona on tornava a utilitzar aquest mateix mitjà de transport fins Plaça Espanya on després es dirigia amb ferrocarrils fins a l'estació Ildefons Cerdà. Així doncs, aquell dia quan estava fent el transbord a Plaça Espanya a les 08.45 del matí, a causa del gran nombre d'usuaris, va ensopegar i va caure a terra provocant-li un traumatisme al crani i una fractura a la mandíbula. Seguidament, va ser traslladat en ambulància a l'hospital i se li va efectuar l'operació pertinent. Així doncs, se li va expedir la IT del mateix dia fins al 18 de novembre de 2016 derivada d'una contingència comuna.

Quan ja es va obtenir l'alta mèdica, el treballador el 25 de novembre de 2016 va manifestar que havia patit un accident in itinere, així doncs, es va iniciar un expedient administratiu per determinar la contingència de la incapacitat. En aquest procediment, la mútua va dur a terme les pertinents al·legacions afirmant que era malaltia comuna, l'empresa, també justifica aquesta derivació, ja que el fet causant de la IT es va produir 15 minuts abans de l'inici de la jornada de treball, recordar, que començava a prestar serveis a les 9 del matí i el fet va succeir a les 8.45 del matí.

L'SGAM, que és l'encarregat de fer l'avaluació mèdica, va dictar el 25 de novembre de 2017, que el què li havia succeït era derivat d'un accident no laboral. Seguidament, el mateix dia el CEI, van determinar que seguint els requisits de la jurisprudència no deriva d'un accident in itinere. En conseqüència de les dues declaracions, l'INSS acaba fent una resolució l'endemà, afirmant que el procés d'incapacitat temporal era derivat

d'accident no laboral i que, per tant, la mútua ASEPEYO era l'encarregada del pagament de la prestació econòmica i el servei públic de salut de l'assistència sanitària.

Seguidament, es farà l'anàlisi dels fonaments de dret, aquells que decanten la resolució de la sentència i el que s'utilitza per arribar a un veredict. Aquests, sí que s'explicaran tal com indica la sentència.

PRIMER.- Els fets provats han sigut declarats a partir de les al·legacions de les parts i de la valoració conjunta de la prova practicada.

SEGON.- El demandant el que pretén és que es declari la contingència d'accident in itinere pel procés d'incapacitat temporal, impugnant l'expedient de determinació de la contingència. També, que l'ASEPEYO sigui l'encarregat del pagament de la prestació econòmica. A través del recurs 838/2015 del Tribunal Suprem, realitza una explicació de tot el que s'ha dit exhaustivament al treball i es farà un recordatori a continuació. L'accident de treball està regulat a l'article 156 de la LGSS el tipus d'in itinere en el 156.1 LGSS, també fa un repàs dels dos punts principals geogràfics (centre i habitatge), ens parla del Conveni 121 de la OIT, es fa referència que l'ordenament espanyol no ha avaluat encara aquest tipus d'accident. Seguidament, a través de la jurisprudència es fa una breu explicació dels elements necessaris (geogràfic, cronològic, idoneïtat en el medi i teleològic) perquè es produeixi accident in itinere. És a dir, ens fix un cas perquè es tingui de referència.

TERCER.- En aquest punt, es torna a explicar els antecedents de fet.

QUART.- Amb l'aplicació de la normativa i la jurisprudència concorren els elements exigits perquè es pugui qualificar d'accident in itinere. I que tampoc es pot considerar que l'accident fos a causa de l'estat psicofísic del treballador i posa en manifest que és molt possible que avui dia passin aquests accidents quan a les hores puntes dels transports públics, hi hagi tals aglomeracions que hi puguin haver caigudes.

Per tant, s'estima la demanda i declara que l'incapacitat temporal va ser derivada d'accident in itinere i que, per tant, l'ASEPEYO és responsable del pagament de la prestació econòmica.

El dictamino de la sentència, és a dir el veredict final, declara estimada la demanda interposada pel treballador contra les organitzacions esmentades anteriorment i que la caiguda serà derivada d'accident in itinere i que la mútua col·laboradora haurà de pagar la prestació econòmica. També, s'explica que la sentència no és fix i que pot ser impugnada posant un recurs de suplicació davant la Sala de lo Social del TSJ de Catalunya.

Una vegada analitzat el què hi especifica la sentència, com que no està explicat el perquè compleix els requisits per considerar-se accident in itinere i només es fa referència a la jurisprudència citada. Així doncs, duré a terme un anàlisi des del meu punt de vista de per què el jurat arriba en aquest veredict.

És un accident de treball, regulat a l'article 156 perquè ha estat a causa del treball, d'aquesta intenció a dirigir-se en el centre de treball.

Tal com s'ha vist en totes les sentències exposades durant tot el treball, per tal de considerar-se in itinere s'han de complir els quatre elements necessaris: el geogràfic, el teleològic, la idoneïtat en el medi i per últim, el cronològic.

L'element geogràfic és aquell que es produeix en el trajecte habitual i normal i entre el domicili, al lloc de treball o viceversa. El domicili del treballador es trobava a Parets del Vallès i el centre de treball a Hospitalet de Llobregat. Com s'ha pogut veure provat, aquest element es compleix, ja que el demandant realitzava el trajecte usual i normal, que realitzava tots els dies que anava fins al centre de treball. En cap cas tampoc va patir cap parada no acostumada per no considerar-se vàlid l'element.

En segon lloc, s'hi troba l'element teleològic on la finalitat del trajecte és principal i directe pel treball i no per motivacions personals, tal com s'ha anat mencionant durant el treball final de grau. És obvi, que la motivació del desplaçament era única i estrictament laboral, és a dir, la finalitat del trajecte era anar fins al lloc de treball ubicat a l'Hospitalet de Llobregat.

El tercer element és la idoneïtat en el medi, és a dir, que s'utilitzi un mitjà de transport que sigui l'habitual i que estigui adaptat a la situació del treballador. En aquest cas, el medi de transport és el transport públic: s'usen dos autobusos públics i un ferrocarril que els conduïen fins al seu destí a Hospitalet. Així doncs, és l'element de transport que fa servir habitualment i també idoni per la seva situació, ja que no va amb cotxe per les aglomeracions que es causen a aquelles hores per l'autopista.

Per últim, és necessari que es compleixi també l'element cronològic, per tant, l'accident ha de concórrer durant el temps prudencial que normalment s'inverteix en el trajecte. Com hem comentat, cada dia realitzava el mateix recorregut, així doncs, es va produir 15 minuts abans de l'inici de la jornada laboral.

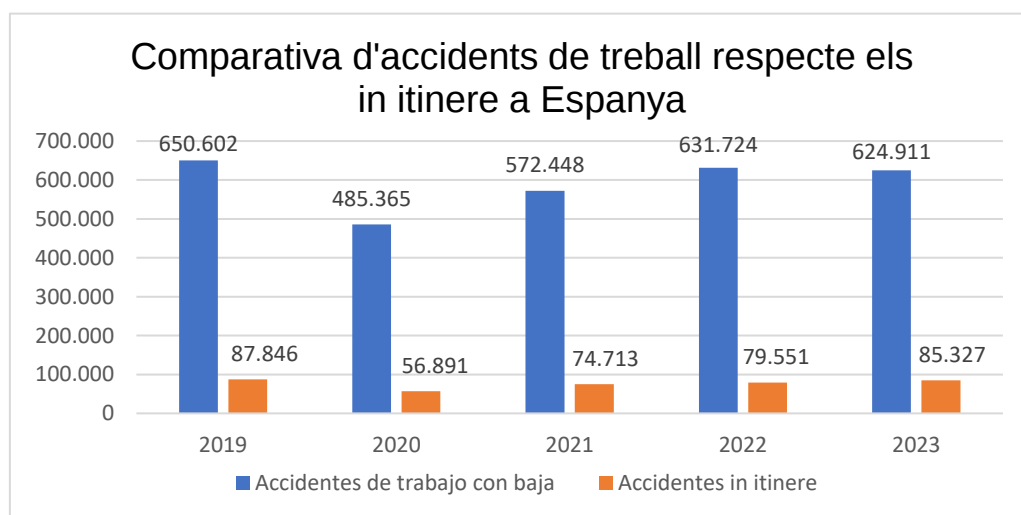
3.2. COM HA EVOLUCIONAT L'ACCIDENT IN ITINERE A ESPANYA?

A continuació, es farà un anàlisi de dos gràfics propis, on es veu informació reflectida sobre l'accident in itinere entre els anys 2019 i 2023. És important veure com s'ha evolucionat per tal de poder analitzar i els accidents estan augmentant i, per tant, és necessari un desenvolupament reglamentari o pel contrari, van disminuint i no és tan urgent la seva tipificació.

Aquestes dades s'han extret de font oficial del Ministeri de Treball i Economia Social, concretament són les dades d'estadística dels accidents de treball. Aquí, es poden veure tota mena de dades sobre els accidents, des dels accidents amb baixa i els sense, la gravetat d'aquests, quina activitat econòmica estan immersos, separat per sexe i inclús en quina comunitat autònoma hi ha hagut més accidents. Aquestes dades es poden veure tan resumidament com en extens. És important, veure les dades anuals, ja que les mensuals moltes vegades no estan tancades i analitzades en profunditat.

Cal destacar, que els gràfics seleccionats, són les dades més rellevants pel meu cas d'estudi, que és demostrar que fa falta una legislació pels accidents in itinere. Sí que, realitzaré algun comentari i anàlisi de dades que em semblen interessants per l'interès del treball i per posar encara més en context els accidents a Espanya.

3.2.1 COMPARATIVA D'ACCIDENTS DE TREBALL RESPECTE ELS IN ITINERE A ESPANYA



ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DEL MINISTERI DE TREBALL I ECONOMIA SOCIAL

En aquest gràfic, es veu una comparativa dels accidents de treball versus els in itinere a Espanya, durant els anys que comprenen entre 2019 i 2023. El tipus de gràfic escollit, ha estat de barres, ja que s'ha considerat que era el més il·lustratiu per la reflexió que

en vull extreure. Les unitats representades estan en milers, que van entre 0 i set-cents mil.

Tal com s'ha explicat, a la coordenada x, s'hi veuen reflectit els cinc anys, de 2019 a 2023 del qual se n'extreuen les dades. En la y, els milers, és a dir, el nombre d'accidents de treball. En cada any, s'hi veuen dues dades fonamentals, és a dir, dues barres, la blava que són les dades referent als accidents de treball amb baixa i la barra taronja, són els accidents in itinere.

El principal objectiu d'aquest gràfic, és veure com han evolucionat els accidents de treball i quants d'ells són accidents in itinere per tal de saber si és necessari o no el desenvolupament reglamentari.

En el gràfic, es veu reflectit que els casos d'accident in itinere augmenten any rere any. El 2019, hi va haver 87.846 accidents in itinere, s'ha d'estar atent al context històric, on s'estava previ a la pandèmia i el teletreball no estava tan implantat. El 2020, com és lògic, hi ha un descens dels casos a causa del confinament a les cases i al teletreball forçat. La situació postpandèmia, es pot analitzar que els accidents in itinere van augmentant. Aquest pot ser a causa de la tornada a les oficines i centres de treball i a deixar enrere la pandèmia mundial. De cara al 2021, els accidents in itinere, representen un 13,05% respecte del total d'accidents de treball amb baixa, el 2022 un 12,5%, ja que ha augmentat molt els accidents amb baixa i no tan proporcionalment els in itinere i per últim, el 2023 representen un 13,66%.

Per corroborar la meua hipòtesi, de l'augment d'accidents in itinere per a la tornada a treball presencial, s'ha buscat a l'Institut Nacional d'Estadística (d'ara endavant INE) sobre les dades relacionades de l'ús de productes TIC per a les persones de 16 a 74 anys, en concret, es busca la incidència del teletreball per Comunitats i Ciutats Autònomes (tal com es anomena el 2021), de cara a l'any següent, es denomina incidència del teletreball per característiques demogràfiques. Aquest estudi relacionat amb el teletreball, es comença a realitzar a partir de 2021, quan el teletreball està en el punt més àlgid de les nostres vides.

El 2021, el total de persones ocupades (una persona es considera ocupada si així ho autopercep i ho declara, definició extreta de l'INE) ha estat d'un 17,6% en l'àmbit nacional. El 2022, amb les mateixes característiques anteriors, han teletreballat el 14%, seguidament el 2023 ha estat d'un 13,8%.

Així doncs, veient les dades, es pot analitzar que durant la desescalada viscuda durant l'època COVID-19 i la tornada als centres de treball, el teletreball s'ha anat reduint i, per

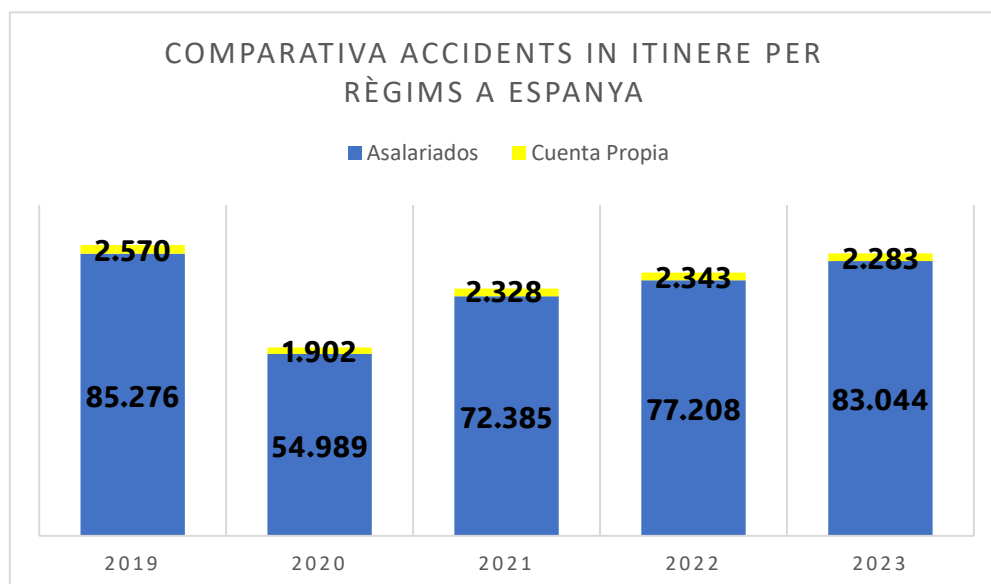
tant, es podria relacionar clarament amb l'augment d'accidents in itinere durant els últims 3 anys.

Cal destacar, que en les dades analitzades, la comunitat autònoma on més accidents in itinere es produeixen, és a Catalunya.

En conclusió, es pot extreure que els accidents in itinere van en augment i una de les possibles causes seria la baixada del teletreball a la societat.

Per tant, es veu clarament que van a l'alça els accidents in itinere, en conseqüència, s'hauria de fer una legislació, ja que no és un accident que succeeixi poques vegades, a l'inrevés, cada vegada hi ha més gent desprotegida o no tan protegida si es tingués definit els passos a seguir per a considerar-se accident in itinere.

3.2.2 COMPARATIVA ACCIDENTS IN ITINERE PER RÈGIMS A ESPANYA



ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DEL MINISTERI DE TREBALL I ECONOMIA SOCIAL

En aquest gràfic, es veu una comparativa dels accidents de treball in itinere en els dos règims analitzats al treball: règim general i règim autònom a Espanya, durant els anys que comprenen entre 2019 i 2023. El tipus de gràfic escollit, ha estat d'una columna per any, ja que és la manera més fàcil i il·lustrativa pel cas analitzat. Les unitats representades estan en milers.

Tal com s'ha explicat, a la coordenada x, s'hi veuen reflectits els cinc anys, de 2019 a 2023 del qual se n'extreuen les dades. En cada any, s'hi veu una columna on representa

el total d'accidents in itinere, seguidament, en aquesta, en blau reflecteix quants són d'assalariats i quants són d'autònoms.

El principal objectiu d'aquest gràfic, és veure quin règim es veu més afectat pels accidents in itinere i, per tant, es voldrà una legislació a tots els règims o només en el general.

A simple vista, ja es pot analitzar que els grans afectats són el Règim General, tot i això, cal destacar que a Espanya en el mes de març hi ha 16.436.722 afiliats en el Règim General i en el règim Especial de Treballadors Autònoms són 3.352.950, les dades són extretes de l'informe mensual d'afiliats de la Seguretat Social.

L'any en què més accidents in itinere hi va haver va ser el 2019, amb un total de 87.846, on 85.276 eren per compte aliena i 2.570 per compte pròpia, és a dir, només representen un 3% del total d'accidents in itinere. A part, els accidents in itinere en autònoms, s'estanquen, en cap cas hi ha un repunt o una baixa molt gran de casos d'aquest tipus d'accident. L'any on menys casos hi va haver va ser el 2020 on a causa de la pandèmia, es van reduir els accidents, tot i això, continua representat només un 3,3% del total.

També, cal remarcar que del total d'afiliats del Règim General (de març 2024) els accidents in itinere (considerarem que cada accident és d'1 treballador i seran utilitzades les dades de l'any 2023, ja que les de 2024 no serien il·lustratives) representen un 0,5% i en quant els del Règim Especial d'Autònoms, representa tan sols un 0,06%. És a dir, per ambdós règims és mínimament la reincidència en aquest tipus d'accidents, tot i això, potser no s'han reconegut més accidents in itinere per a la falta del desenvolupament reglamentari o per la desconexió dels treballadors a l'hora de patir-lo i no saber que és un in itinere.

En conclusió, encara és necessari un desenvolupament reglamentari per a afavorir a una protecció i a una igualtat davant la llei. Però seria més urgent un projecte de llei del Règim General, ja que hi ha més afiliats i representa la majoria dels accidents in itinere.

3.3 MESURES DE FOMENT PER A PREVENIR ELS ACCIDENTS IN ITINERE

S'ha parlat durant tot el treball sobre els fets fonamentals de l'accident in itinere, des de la teoria, passant per la jurisprudència i com està actualment els accidents in itinere a l'estat Espanyol. Així doncs, a continuació es realitzaran possibles mesures per a prevenir els accidents in itinere a Espanya.

Tal com s'estableix a la llei 31/1995²⁹, del 8 de novembre sobre la Prevenció dels Riscos Laborals (d'ara endavant LPRL), tant els empresaris com els treballadors tenen l'obligació de participar en l'elaboració de la política preventiva (Art.5b de la LPRL). Així doncs, és important que s'intentin evitar els riscos laborals que són definits com: la possibilitat que un treballador pateixi un determinat dany derivat del treball (Art. 4.3 LPRL). Per tant, els empresaris han d'aplicar una acció preventiva i en conseqüència un pla de prevenció de riscos laborals, que s'haurà d'integrar en el sistema general de l'empresa.

S'ha mencionat anteriorment els treballadors també han de participar de vetllar per les mesures de prevenció (Art. 29 LPRL). Tot i això, en principi no hi ha obligació empresarial en els accidents in itinere, ja que estan fora de l'àmbit de control de l'empresa, però tal com s'ha comentat, sí que contempla els riscos laborals derivats del treball. Per tant, es podria dir que l'empresari sí que té l'obligació de tenir en compte en el seu pla de prevenció les accions que poden arribar a patir un accident in itinere.

A continuació, s'establiran algunes mesures adients per reduir els accidents in itinere que pot proporcionar un empresari als seus treballadors.

La primera i fonamental que s'ha vist i s'ha pogut analitzar en la part pràctica és el teletreball. Així doncs, aquelles feines on es pugui treballar des de casa, com per exemple les oficines, oferir el màxim de teletreball possible, sempre que no afecti l'organització dins de l'empresa o pugui causar un desavantatge per a l'empresa.

Una altra possible mesura és oferir un horari flexible per tal d'evitar les hores puntes, un exemple seria el cas pràctic analitzat de la sentència, on a causa de les presses i la gent a l'hora punta, es produeix un accident in itinere.

Per altra banda, sempre és necessària la formació, de fet, els empresaris han de garantir formació teòrica suficient i adequada (Art. 19 LPRL). Seria important que des de l'empresa s'oferís formació tant per saber què és l'accident in itinere, com per la possible prevenció. Ja que la majoria d'accidents in itinere són causades per a accidents de trànsit, es podria fer un recordatori de la seguretat en els desplaçaments: distància de frenat, estat del vehicle... Tot i això, també inclouria prevenció en els patinets elèctrics o bicicletes, és a dir, transports privats. Tanmateix, cal explicar que també poden ocórrer en el transport públic.

²⁹ BOE-A-1995-24292 Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. (s. f.). https://www-boe-es.translate.goog/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-24292&_x_tr_sl=es&_x_tr_tl=ca&_x_tr_hl=ca&_x_tr_pto=sc

També, ja que els accidents in itinere es produeixen principalment en vehicles privats, es podria dur a terme un pla de foment sobre el transport públic, oferint possibles incentius o el pagament de l'abonament de la xarxa de transport de la ciutat o comunitat autònoma per tal de reduir la incidència en accidents.

Tal com s'ha comentat, l'empresari hauria de garantir que les jornades de treball fossin adequades i sense molta càrrega de treball per a poder evitar estrès que en conseqüència podria portar al treballador al fet que estigués menys atent a la carretera.

En conclusió en totes les empreses on he treballat, en les diferents formacions que he participat o en qualsevol xerrada que ens hagin pogut proporcionar, mai se'ns ha parlat del accident in itinere. Així doncs, seria important que es fes un reforç en l'àmbit de prevenció i s'inclogués com a prioritat, els accidents ocorreguts a l'anada o tornada del treball.

4. CONCLUSIONS

En aquest treball, s'han pogut comentar diversos fets sobre l'accident in itinere. Després de tot aquest anàlisi, s'ha vist que no hi ha una definició acurada i definida d'aquest tipus d'accident de treball i tampoc es sap fins on arriba la protecció. Tot i això, l'anàlisi jurisprudencial ha ajudat a poder aproximar-se a una possible definició i a què ha d'ocórrer per ser accident in itinere: els 4 elements. Es pot dir aproximar-se, però no definir-se, ja que aquests mateixos estan en constant canvi i portaria a la problemàtica que la llei hauria d'estar modificada constantment. Per exemple la consideració del medi adequat el patinet elèctric. Aquest s'ha inclòs després de varis negacions a què fos un mitjà correcte per el transport cap al centre de treball. Així doncs, es veu el buit legal i des del meu punt de vista, injustícia a causa d'aquesta interpretació pròpia per la jurisdicció.

Per altra banda, s'ha vist com l'accident in itinere és un problema en la societat actual perquè any rere any, aquests van augmentant. Una de les possibles causes, és la desescalada del teletreball en les empreses.

Així doncs, en l'àmbit preventiu s'hauria d'incloure possibles mesures per tal de reduir els accidents in itinere i conscienciar a tots els treballadors a través de la formació. Aquestes possibles mesures bé podrien ser la fomentació en el transport públic, òbviament a facilitar el possible teletreball o per exemple, facilitar un horari flexible per evitar les hores puntes que tal com s'ha pronunciat la jurisdicció de la sentència analitzada, amb les aglomeracions de gent, és més fàcil patir dit accident.

Per tots aquests motius, és clar que fa falta una regulació més exhaustiva i on no càpiga la mateixa interpretació del tribunal, sí que seria just, que es desenvolupés a partir dels elements proporcionats per la jurisprudència per no incórrer a possibles contradiccions en un futur i per valorar la feina de l'àmbit jurídic.

BIBLIOGRAFIA

Iberley Información Legal, S.L. (s. f.). Iberley. contenido jurídico.
<https://www.iberley.es/temas/regulacion-accidente-laboral-regimen-especial-trabajadores-autonomos-6401>

Universal, A. J. M., & Universal, A. J. M. (2018, 5 maig). ¿Cómo funciona el accidente in itinere de los autónomos? Autónomos y Emprendedores.
<https://www.autonomosyemprendedor.es/articulo/tu-negocio/autonomo-accidente-in-itinere/20180424190804016181.html>

Entitats col·laboradores amb la gestió de la Seguretat Social. (s. f.). Canal Salut.
<https://canalsalut.gencat.cat/ca/salut-a-z/a/avaluacions-mediques/qui-hi-participa/entitats-collaboradores/index.html>

Asepeyo. (2023, 11 gener). Mútua Asepeyo - Comença avui a cuidar la teva salut laboral.
<https://www.asepeyo.es/ca/>

Seguridad Social: ¿Quiénes somos? (s. f.). <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Conocenos/QuienesSomos/29413>

Colaboradores de Wikipedia. (2023, 30 junio). Tesorería General de la Seguridad Social. Wikipedia, la Enciclopedia Libre.
https://es.wikipedia.org/wiki/Tesorer%C3%ADa_General_de_la_Seguridad_Social

Tesorería General de la Seguretat Social (2024,Març) Afiliados medios por Comunidades Autónomas Actividad Económica y Regímenes. https://www.seg-social.es/wps/wcm/connect/wss/be59e035-5777-4cf8-96bc-f585ccbb6580/Informe+Mensual+Afiliados+CCAA+marzo+2023.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=linktext&CACHEID=ROOTWORKSPACE.Z18_81D21J401P5L40QTIT61G41000-be59e035-5777-4cf8-96bc-f585ccbb6580-otb1W5G

De Trabajo y Economía Social, M. (s. f.). Estadística de accidentes de Trabajo. Ministerio de Trabajo y Economía Social. Ministerio de Trabajo y Economía Social. [2024].
https://www.mites.gob.es/es/estadisticas/condiciones_trabajo_relac_laborales/EAT/welcome.htm#

INE - Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). Incidencia del teletrabajo por Comunidades y Ciudades Autónomas. INE.
<https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=50072>

INE - Instituto Nacional de Estadística. (s. f.-a). Incidencia del teletrabajo por características demográficas. INE. <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=55125>

INE - Instituto Nacional de Estadística. (s. f.-b). Incidencia del teletrabajo por características demográficas. INE. <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?tpx=60805>

960/2017 - E Seguretat social en matèria de prestacions

Jutjat Social núm. 14 de Barcelona

Tràmit:

108400 Sentència 04/02/2019

Nom del document:

SENT TEXTO LIBRE

Destinatari/ària

[REDACTED]

Adreça:

Carrer [REDACTED] Hospitalet de Llobregat (L') 08902

Assenyament:

Tipus d'enviament:

Carta Certificada

L'enviament incorpora documentació en paper



Juzgado de lo Social nº 14 de Barcelona

Avenida Gran Vía de les Corts Catalanes, 111, edifici S - Barcelona - C.P.: 08075

TEL.: 938874523

FAX: 938844917

E-MAIL: social14.barcelona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 0801944420178031440

Seguridad Social en materia prestacional 960/2017-E

Materia: Contingencia IT

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 5214000000096017

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Juzgado de lo Social nº 14 de Barcelona

Concepto: 5214000000096017

Parte demandante: [REDACTED]

Abogado: Jesús Martínez Delicado

Parte demandada INSTITUT NACIONAL DE LA SEGURETAT SOCIAL (INSS), MUTUA ASEPEYO ACCIDENTS TREBALL I ENFERMETATS PROFES. SEGURIDAD SOCIAL Nº 151, [REDACTED], TRESORERIA GENERAL DE LA SEGURETAT SOCIAL

SENTENCIA Nº 25/2019

En Barcelona, a cuatro de febrero de dos mil diecinueve.

Vistos por mí, ILMA. SRA. DÑA. CARMEN PÉREZ SÁNCHEZ, Magistrada del Juzgado de lo Social nº Catorce de los de esta Ciudad, los presentes autos, en materia de incapacidad temporal (determinación de la contingencia), seguidos con el núm. 960/2017, siendo parte actora Don [REDACTED], contra "ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 151", el INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, la TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL y la empresa [REDACTED],

I.- ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 29 de noviembre de 2.017 se presentó en la oficina de Registro General del Decanato demanda suscrita por la parte actora, que correspondió por turno de reparto a este Juzgado nº Catorce, y en la que, tras alegar los hechos y fundamentos legales que estimaba procedentes a su derecho, suplicaba se dictase Sentencia en la que se acogieran sus pretensiones.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, y subsanados, en su caso, los defectos advertidos, se confirió traslado a las partes demandadas y se convocó a las partes al acto del juicio, que tuvo lugar el día 14 de enero de 2.019, al que comparecieron las partes y sus defensores y representantes que constan en el acta extendida, no efectuándolo la empresa codemandada a pesar de estar debidamente citada. Abierto el juicio, la parte actora se ratificó en su demanda con las aclaraciones pertinentes, contestando a la misma las codemandadas comparecidas, practicándose las pruebas propuestas y admitidas, y solicitándose en conclusiones Sentencia de conformidad a sus pretensiones, quedando los autos a la vista para dictar Sentencia.

TERCERO.- En la sustanciación de este procedimiento se han observado las prescripciones legales, salvo las relativas a los plazos por acumulación de asuntos.

II.- HECHOS PROBADOS

Codi Segur de Verificació: 05WHITZPAZUC5U73JBR151G57A9UXQVJ

Doc. electrònic garantit amb signatura-e. Adreça web per verificar: <https://sejcat.justicia.gencat.cat/iap/consultaCSV.html>

Signat per Perez Sanchez, Maria Carme;

Data i hora 04/02/2019 12:16





PRIMERO.- El trabajador demandante Don [REDACTED], nacido el día 08-09-1965 (folio 25 reverso) y domiciliado en Parets del Vallés (folios 1 y 92), se encontraba en situación de afiliado y en alta en el Régimen General de la Seguridad Social, por la prestación de sus servicios, desde el 01-09-1998, como comercial, en el departamento comercial y ventas, y horarios de lunes a viernes de 9 a 14 horas y de 15 a 18 horas, para el empresa codemandada [REDACTED], dedicada a otras actividades anexas al transporte (folio 94), con centro de trabajo en L'Hospitalet de Llobregat (c/ [REDACTED] [REDACTED] (documentos empresariales y relación de trabajadores obrantes a folios 27, 29 a 31, 55, 86 a 90 que se dan por reproducidos; teniendo cubiertos los riesgos de contingencias profesionales con la mutua demandada "ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 151" (folios 22 y 94 que se dan por reproducidos) (acto de juicio y resolución administrativa obrante a folios 41 reverso y 42 que se dan por reproducidos; alegaciones hechos primero y segundo de la demanda en los extremos no opuestos por las demandadas).

SEGUNDO.- En fecha 25-11-2016 a instancia del trabajador demandante que manifestaba haber sufrido un accidente "*in itinere*" durante el trayecto al trabajo el día 24-10-2016 (folios 7 y 25 que se dan por reproducidos), se inició ante el INSS expediente administrativo para determinar la contingencia causante del proceso de incapacidad temporal iniciado en fecha 24-10-2016 hasta el día 18-11-2016, como derivado inicialmente de enfermedad común con el diagnóstico de "*fractura maxilar inferior*" (resolución obrante a folios 41 reverso y 42 que se dan por reproducidos; parte de baja folio 36; parte de alta folio 36 reverso).

TERCERO.- En el referido expediente de determinación de la contingencia formuló alegaciones la Mutua ahora demandada afirmando que la baja cuestionada derivaba de enfermedad común (folio 22 que se da por reproducido); la empresa alegó que el hecho se produjo un cuarto de hora antes del inicio de la jornada laboral y que expidió el oportuno parte de accidente de trabajo (folios 24 reverso y 27 que se dan por reproducidos).

La SGAM emitió dictamen no presencial en fecha 25-10-2017 concluyendo que la contingencia deriva de accidente no laboral, del estudio de la documentación examinada (folio 45); y la CEI, en fecha 25-10-2017, indicó que no queda acreditado que concurren las circunstancias requeridas por la jurisprudencia para considerar la existencia de un accidente "*in itinere*" que sea desencadenante de la incapacidad temporal (folio 44 reverso que se da por reproducido).

CUARTO.- Por resolución de la Dirección Provincial del INSS, de fecha 26-10-2017, se declaró que el proceso de incapacidad temporal iniciado por el actor en fecha 24-10-2016 derivaba de accidente de no laboral y que la mutua colaboradora con la Seguridad Social "ASEPEYO" era la responsable del pago de la prestación económica y el servicio Público de la Salud de la asistencia sanitaria de la incapacidad temporal (folios 41 reverso y 42 que se dan por reproducidos).

QUINTO.- El trabajador demandante el día 24-10-2016, sobre las 8,45 horas, cuando, como cada día de trabajo, tras bajarse del autobús público que le conducía desde su domicilio en Parets del Valles hasta la estación de metro de Fabra i Puig en Barcelona, donde tomaba dicho medio de transporte hasta la Plaza de España y luego en dicha estación hacía trasbordo





para coger los ferrocarriles hasta la estación de Ildefons Cerdá en la inmediaciones del centro de trabajo de la empresa; cuando se encontraba en la estación de metro de Plaza de España, con gran número de usuarios a dichas horas, tropezó y cayó al suelo desde su propia altura, golpeándose en la cara y sufriendo traumatismo craneo encefálico sin pérdida de conocimiento y fractura-luxación de la articulación temporomandibular derecha, siendo trasladado en ambulancia a un centro hospitalario en compañía de un trabajador de la misma empresa que estaba realizando el mismo trayecto, efectuándosele quirúrgicamente reducción (cerrada) de fractura mandibular (informe empresa folio 46 y parte accidente remitido a la Mutua folio 26 reverso que se dan por reproducidos; relato trabajador accidentado folio 28 que se da por reproducido; informe de ingreso en urgencias hospitalarias obrante a folio 37 que se da por reproducido; testifical en acto juicio a instancia parte actora).

III.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Los hechos que han sido declarados como probados lo han sido partiendo de las propias alegaciones de las partes y de la valoración conjunta de la prueba practicada, en especial de la documental reseñada en los folios que se detallan concretamente en los correlativos hechos probados y que se han dado por reproducidos, sin necesidad de su completa transcripción, como con tal fin de integración en los referidos hechos permite la jurisprudencia social (Sentencia de la Sala IV del Tribunal Supremo de fecha 13 de noviembre de 2.007 -recurso 77/2006), así como de la testifical practicada en el acto del juicio a instancia de la parte actora.

SEGUNDO.- El actor, con revocación de la resolución administrativa que pone fin al expediente de determinación de la contingencia, ahora jurisdiccionalmente impugnada, pretende que se declare que la contingencia determinante del proceso de incapacidad temporal iniciado por el actor en fecha 24-10-2016 deriva de accidente de trabajo "in itinere", y no de accidente no laboral, y que la mutua colaboradora con la Seguridad Social "ASEPEYO" sea declarada responsable del pago de la prestación económica

La jurisprudencia social, como recuerda la sentencia de la Sala IV del Tribunal Supremo de 14-02-2017 (recurso 838/2015), sobre el denominado accidente de trabajo "in itinere", ha declarado que

<<El factor cronológico en el accidente in itinere.

1. La regulación.

A) El accidente de trabajo se define como "toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena" (art. 115.1 LGSS/1994; art. 156.1 LGSS/2015). El nexo esencial entre trabajo y lesión pone de relieve que el fundamento de la protección de los accidentes de trabajo y su carácter privilegiado respecto a la protección ordinaria se vinculan a la existencia de un riesgo específico que se imputa con criterios objetivos a la esfera de responsabilidad del empresario en la medida en que es éste, a través de su explotación, quien genera ese riesgo y puede ejercer determinado control sobre el mismo y sus manifestaciones.

B) Junto a esta noción principal de accidente de trabajo, aparece un listado ejemplificativo que comienza aludiendo a los accidentes "que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo" (art. 115.2.a LGSS/1994; art. 156.2.a LGSS/2015). Interesa ahora reproducir algunas consideraciones habituales en nuestra doctrina, resumidas por la STS 26 diciembre 2013 (rec 2315/2012, Pleno).

Esta peculiar noción se construye, al menos en su origen, a partir de dos puntos geográficos:





el lugar de trabajo y el domicilio de quien desarrolla su actividad asalariada; la construcción sirve para subsumir en la categoría de accidente laboral a todo siniestro acaecido durante el trayecto que discurre entre ambos lugares.

C) El accidente in itinere se produce normalmente como consecuencia de lo que podemos denominar riesgos de la circulación, que no se corresponden en principio con la esfera de riesgo del empresario. Así lo reconoce el Convenio 121 de la OIT que en su art. 7 prevé que todo miembro "deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo", aunque exceptúa de esta obligación en lo relativo a los accidentes en el trayecto cuando "independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio".

D) El ordenamiento español no ha considerado esa eventual exclusión y tampoco ha tenido en cuenta la protección concurrente que puede derivarse del régimen de responsabilidad por la circulación de los vehículos de motor - compatible conforme al art. 127.3 de la LGSS con las prestaciones por accidente de trabajo-, ni la existencia de una cobertura del accidente no laboral que incluiría los accidentes en el trayecto si no tuvieran su protección específica.

2. Doctrina de la Sala.

A) Por razones de seguridad jurídica e igualdad en la aplicación de la ley hemos de resolver el recurso aplicando nuestra doctrina, actualmente contenida en la sentencia del Pleno, ya citada, de 26 diciembre 2013 (rec. 2315/2012). El supuesto de hecho es el de accidentado al regresar (21,15 horas) desde su domicilio de fin de semana (Puente Almuey, León) al habitual durante los días laborales (Almazán, Soria), antes de reincorporarse a su trabajo al día siguiente (a las 8,00 horas). Entre los argumentos que abocan a la consideración del caso como accidente in itinere aparecen los siguientes:

La interpretación de las normas debe adaptarse a la realidad social, como impone el art. 3 del Código Civil, y ésta a la vista de la evolución de las nuevas formas de organización del trabajo y de la propia distribución de éste en el hogar familiar está imponiendo unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos en el lugar del trabajo.

Si se quiere respetar la voluntad del legislador en los tiempos presentes, habrá que reconocer que en supuestos como el presente a efectos del punto de partida o retorno del lugar de trabajo puede jugar, según las circunstancias del caso, tanto el domicilio del trabajador en sentido estricto, como la residencia habitual a efectos de trabajo.

De esta forma, hay que apreciar que en el caso decidido concurren los elementos que definen el accidente in itinere. En efecto, se aprecia el elemento teleológico, porque la finalidad principal del viaje sigue estando determinada por el trabajo, puesto que éste fija el punto de regreso y se parte del domicilio del trabajador en los términos ya precisados.

Está presente también el elemento cronológico, pues aunque el accidente tiene lugar a las 21,15 horas del domingo cuando el trabajo comenzaba a las 8 horas del lunes, lo cierto es que se viajaba desde un punto que ha sido definido como el domicilio del trabajador hasta el lugar de residencia habitual y el hacerlo a aquella hora, para después de un descanso, poder incorporarse al día siguiente al trabajo ha de considerarse como una opción adecuada.

Y es que, aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar del trabajo, ese dirigirse a la residencia laboral no rompe la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral.

B) Asimismo las sentencias citadas y otras como las de 19 enero 2005 (rec 6543/2003), 20 septiembre 2005 (rec 4031/2004), 29 marzo 2007 (rec 210/2006) o 14 febrero 2011 (rec 1420/2010) vienen explicando que para calificar un accidente como laboral in itinere deben concurrir las





siguientes circunstancias:

Que la finalidad principal y directa del viaje este determinada por el trabajo (elemento teleológico).

Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento geográfico).

Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto (elemento cronológico); o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.

Que el trayecto se realice con medio normal de transporte (elemento de idoneidad del medio)>>.

TERCERO.- En el presente caso, de la prueba practicada resulta acreditado que el trabajador demandante, nacido el día 08-09-1965, domiciliado en Parets del Vallés, se encontraba en situación de afiliado y en alta en el RGSS, por la prestación de sus servicios, desde el 01-09-1998, como comercial, en el departamento comercial y ventas, y horarios de lunes a viernes de 9 a 14 horas y de 15 a 18 horas, para el empresa codemandada, dedicada a otras actividades anexas al transporte y con centro de trabajo en L'Hospitalet de Llobregat (c/ [REDACTED]), teniendo la empresa cubiertos los riesgos de contingencias profesionales con la mutua demandada.

Consta, además, que en fecha 25-11-2016 a instancia del trabajador demandante que manifestaba haber sufrido un accidente "*in itinere*" durante el trayecto al trabajo el día 24-10-2016, se inició ante el INSS expediente administrativo para determinar la contingencia causante del proceso de incapacidad temporal iniciado en fecha 24-10-2016 hasta el día 18-11-2016, como derivado inicialmente de enfermedad común con el diagnóstico de "*fractura maxilar inferior*"; que en el expediente formuló alegaciones la Mutua afirmando que la baja cuestionada derivaba de enfermedad común y la empresa alegó que el hecho se produjo un cuarto de hora antes del inicio de la jornada laboral y que expidió el oportuno parte de accidente de trabajo; por su parte, la SGAM emitió dictamen no presencial en fecha 25-10-2017 concluyendo que la contingencia deriva de accidente no laboral, del estudio de la documentación examinada; y la CEI, en fecha 25-10-2017, indicó que no queda acreditado que concurren las circunstancias requeridas por la jurisprudencia para considerar la existencia de un accidente "*in itinere*" que sea desencadenante de la incapacidad temporal. Recayó resolución de la Dirección Provincial del INSS, de fecha 26-10-2017, en la que se declaró que el proceso de incapacidad temporal iniciado por el actor en fecha 24-10-2016 derivaba de accidente de no laboral y que la mutua colaboradora con la Seguridad Social "ASEPEYO" era la responsable del pago de la prestación económica y el servicio Público de la Salud de la asistencia sanitaria de la incapacidad temporal.

Finalmente, se ha acreditado que el trabajador demandante el día 24-10-2016, sobre las 8,45 horas, cuando, como cada día de trabajo, tras bajarse del autobús público que le conducía desde su domicilio en Parets del Valles hasta la estación de metro de Fabra i Puig en Barcelona, donde tomaba dicho medio de transporte hasta la Plaza de España y luego en dicha estación hacía trasbordo para coger los ferrocarriles hasta la estación de Ildefons Cerdá en la inmediaciones del centro de trabajo de la empresa; cuando se encontraba en la estación de metro de Plaza de España, con gran número de usuarios a dichas horas, tropezó y cayó al suelo desde su propia altura, golpeándose en la cara y sufriendo traumatismo cráneo encefálico sin pérdida de conocimiento y fractura-luxación de la articulación temporomandibular derecha, siendo trasladado en ambulancia a un centro hospitalario en





compañía de un trabajador de la misma empresa que estaba realizando el mismo trayecto, efectuándosele quirúrgicamente reducción (cerrada) de fractura mandibular.

CUARTO.- Por lo que en aplicación de la normativa y jurisprudencia expuestas, resulta que concurren los elementos exigidos jurisprudencialmente para la calificación como un accidente de trabajo "in itinere", en concreto los elementos teleológico, geográfico, cronológico y de idoneidad del medio, sin que pueda atribuirse a circunstancias exclusivas o esenciales vinculadas a un posible estado psico-físico del trabajador como determinantes de su caída, cuando no existen datos médicos objetivos para llegar a tal conclusión y, por otra parte, en la vida diaria en las grandes aglomeraciones, en el circular caminando con prisas para poder efectuar trasbordos entre los diversos medios de transporte que conducen al destino idóneo y con la necesidad de llegar a unas horas determinadas, resultar normal la posibilidad de caídas no achacables a antecedentes médicos de quienes la sufren.

Procede, por lo expuesto, estimar la demanda y declarar que el proceso de incapacidad temporal iniciado por el actor en fecha 24-10-2016 deriva de accidente de trabajo "in itinere" y que la mutua colaboradora con la Seguridad Social "ASEPEYO" es la responsable del pago de la prestación económica, condenando a los codemandados a estar y pasar por la anterior declaración con las consecuencias a ello inherentes.

Vistos los artículos citados y demás de general aplicación.

FALLO

Que, estimando la demanda interpuesta por Don [REDACTED] contra "ASEPEYO, MUTUA COLABORADORA CON LA SEGURIDAD SOCIAL N° 151", el INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, la TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL y la empresa "[REDACTED]", debo declarar que el proceso de incapacidad temporal iniciado por el actor en fecha 24-10-2016 deriva de accidente de trabajo "in itinere" y que la mutua colaboradora con la Seguridad Social "ASEPEYO" es la responsable del pago de la prestación económica, condenando a los codemandados a estar y pasar por la anterior declaración con las consecuencias a ello inherentes.

Notifíquese esta resolución a las partes, advirtiéndoles que la misma no es firme y que contra ella pueden interponer RECURSO DE SUPPLICACIÓN ante la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, anunciándolo ante este Juzgado en el plazo de cinco días hábiles a contar desde el siguiente a la notificación de esta sentencia. Siendo indispensable que al tiempo de anunciarlo acredite la parte que no ostente el carácter de trabajador o causahabiente suyo o no goce del derecho de justicia gratuita, haber consignado como depósito la cantidad de 300 € en la cuenta de este Juzgado, en el Banco de Santander (cc nº 52140000650096017).

Expídase testimonio de esta Sentencia que se unirá a las actuaciones y llévase el original al Libro de Sentencias.

Así por esta mi Sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

