



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

Navarro Buxo, Genís; Martinez Fons, Daniel, dir. ANÀLISI JURISPRUDENCIAL DELS ACCIDENTS IN ITINERE. 2024. (Grau en Relacions Laborals)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/319223>

under the terms of the  license

TRABAJO FINAL DE GRADO
EN RELACIONES LABORALES



ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL
DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE

Genís Navarro Buxó

Tutor: Daniel Martínez Fons
Curso: 2024-2025

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
2. ACCIDENTES DE TRABAJO	6
3. ACCIDENTES IN ITINERE.....	9
4. ELEMENTOS QUE CONFIGURAN LOS ACCIDENTES IN ITINERE	10
5. EL PAPEL DE LA TEMERIDAD	21
6. CONCLUSIONES.....	24
7. BIBLIOGRAFÍA/WEBGRAFÍA	27
8. TABLA DE STC	27

Resumen

Los accidentes de trabajo han sido uno de los primeros elementos en desarrollarse en el mundo laboral que con el tiempo han mejorado la protección del trabajador, pero de los accidentes in itinere no es hasta la sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 1954 donde aparece por primera vez el concepto de accidente in itinere, en esta sentencia se aplica el nexo causal al desplazamiento motivado por la relación laboral. Pero es mediante la jurisprudencia que se define, determina y concreta este concepto y en esto consistirá este trabajo, recopilar información jurisprudencial de los diferentes tribunales para explicar la evolución y los detalles de este concepto. La metodología empleada se basará en un análisis jurisprudencial analizando sentencias relevantes que han ido definiendo los accidentes in itinere.

Este estudio permitirá comprender la interpretación de la jurisprudencia en la delimitación del concepto de accidente in itinere y su impacto en la protección de los derechos de los trabajadores. Asimismo, se abordarán posibles controversias y lagunas normativas que han surgido en su aplicación práctica.

Palabras Clave: Accidente in itinere, Jurisprudencia, Tribunal Supremo, Seguridad Social, Sentencia, Nexo causal, elementos determinantes.

Abstract

Work accidents have been one of the first elements to develop in the labor world that over time have improved the protection of the worker, but it is not until the judgment of the Supreme Court of July 1, 1954 where the concept of accident in itinere appears for the first time, in this judgment the causal link is applied to the displacement motivated by the employment relationship. But it is through jurisprudence that this concept is defined, determined and specified, and this is what this work will consist of, compiling jurisprudential information from the different courts to explain the evolution and details of this concept. The methodology used will be based on a jurisprudential analysis by analyzing relevant judgments that have been defining in itinere accidents.

This study will allow understanding the interpretation of the case law in the delimitation of the concept of accident in itinere and its impact on the protection of workers' rights. It will also address possible controversies and regulatory gaps that have arisen in its practical application.

Key words: Accident in itinere, Jurisprudence, Supreme Court, Social Security, Judgment, Causal link, determinant elements.

1. INTRODUCCIÓN

La jurisprudencia tiene un papel fundamental a la hora de redefinir y ampliar conceptos que en la ley están expuestos, pero de forma limitada. El estudio de la jurisprudencia es vital para poder comprender la evolución del derecho y tener referencias sobre situaciones concretas que sean aplicables en diferentes situaciones con elementos comunes. A través del análisis de las decisiones judiciales es posible identificar los criterios que han utilizado los jueces y tribunales, lo que favorece a la uniformidad en la aplicación del derecho y la consolidación de precedentes.

En el ámbito laboral y de la seguridad social, el reconocimiento de los accidentes de trabajo ha sido un tema de gran relevancia, pues de ello depende la protección del trabajador y el acceso a las prestaciones. Los accidentes que han causado más controversia y debate jurisprudencial han sido los denominados “in itinere”, ya que consisten en accidentes que sufre el trabajador mientras se desplaza entre su domicilio y lugar de trabajo.

El reconocimiento de estos accidentes no es automático, ya que dependen de una serie de factores y condiciones establecidas por la legislación y desarrolladas por la jurisprudencia, entre otros está el elemento teológico, topográfico, idoneidad del medio de transporte y cronológico. Cada uno de estos elementos ha sido objeto de interpretación por parte de los tribunales lo que ha derivado a un marco normativo y jurisprudencial que define cuando un accidente de este tipo se puede considerar como accidente de trabajo o no.

Por otro lado, es importante tener en cuenta los avances en la movilidad, el teletrabajo y las nuevas formas de organización del trabajo ya que han influido en la forma en que los tribunales abordan este tipo de accidentes y esto confirma lo que veníamos diciendo sobre la evolución del derecho ya que a medida que avanza la sociedad el derecho va de la mano creando o eliminando conceptos y regulaciones para adaptarse a los nuevos tiempos, dando vital importancia a la jurisprudencia para tener una interpretación de la ley actualizada.

Este análisis jurisprudencial tiene como objeto examinar la evolución de los criterios adoptados por los tribunales en relación con los accidentes “in itinere”, identificar los requisitos esenciales para su reconocimiento, así como las excepciones y particularidades que han sido establecidas en distintos pronunciamientos. A través de trabajo se buscará ofrecer una visión integral sobre el tratamiento que los órganos judiciales han dado a esta figura y su impacto en la protección de los trabajadores finalizando con una propuesta de ley para garantizar la singularidad de protección tanto en el régimen especial como en el régimen general.

2. ACCIDENTES DE TRABAJO

En nuestro ordenamiento jurídico el concepto de accidente de trabajo está definido en la Ley General de la Seguridad Social, concretamente viene recogido en el artículo 156:

“Artículo 156. Concepto de accidente de trabajo.

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.”

Del primer artículo se entiende como lesión corporal todo, *“daño o detrimento corporal causado por una herida, un golpe o una enfermedad”*¹ que sufra el trabajador con ocasión o por consecuencia del trabajo.

En el artículo segundo engloba siete supuestos entre los que se encuentra “los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”, este supuesto sólo especifica un punto en concreto (lugar de trabajo) sin especificar hacia dónde se dirige al volver o de donde viene al ir, antes o después de la prestación de servicios. De tal forma podemos deducir que para el legislador lo importante es que la lesión se produzca al ir o al volver del lugar de trabajo sin tener en cuenta la procedencia de inició o el destino al volver.

“3. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo

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.

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.”

¹Real Academia Española <https://dle.rae.es/lesi%C3%B3n>

En el tercer apartado se establece que toda lesión sufrida por el trabajador en tiempo y lugar de trabajo tendrá la carga probatoria el empresario ya que se entenderá accidente de trabajo salvo prueba en contrario.

En el cuarto artículo se establecen las exclusiones del concepto de accidente de trabajo, haciendo referencia a accidentes provocados por fuerza mayor, con ciertas excepciones a esta fuerza mayor que establece el legislador, como por ejemplo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza. Sin embargo, todos aquellos que sean debido a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado no se considerarán accidentes de trabajo.

Finalmente, en su apartado quinto hace referencia a aquellos supuestos que derivan de una imprudencia o la culpabilidad de un tercero como consecuencia del ejercicio habitual del trabajo o guarde relación alguna con el trabajo.

Esta es la definición que nos brinda el legislador en su artículo 156 de la Ley General de la Seguridad Social, sin embargo, de accidente in itinere tan solo dedica una frase sin especificar sus elementos y/o excepciones a la norma, esto se debe a que este concepto, como hemos comentado con anterioridad, ha sido evolucionado y desarrollado por la propia jurisprudencia del ordenamiento jurídico.

Ahora bien, veamos qué entienden los tribunales y la jurisdicción española sobre los accidentes de trabajo, sus características y requisitos.

Como bien hemos definido anteriormente, todo accidente de trabajo independientemente de su situación debe cumplir al menos unos requisitos, la jurisprudencia se centra sobre todo en tres requisitos clave: la existencia de una lesión corporal, relación de causalidad con el trabajo y **presunción de laboralidad**.

Antes de seguir, deberíamos aclarar este último concepto (presunción de laboralidad). Ya que según la sentencia **TSJ número de resolución 445/2022 de 2 de diciembre de 2022²**, expone que el concepto de presunción de laboralidad se encuentra regulado en el artículo 316 de la Ley General de la Seguridad Social, y menciona que la asimilación a accidente de trabajo del accidente in itinere se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violencias producidas por un agente externo) y no solo a dolencias. Por lo tanto, la presunción de laboralidad podemos concluir que se aplica únicamente a los accidentes que ocurren en el tiempo y lugar de trabajo y no a aquellos que se producen durante el desplazamiento hacia o desde el trabajo.

Entonces de los elementos que se tienen en cuenta a la hora de calificar un accidente de trabajo, la presunción de laboralidad no se llega a aplicar en los accidentes in itinere, aunque desde otra perspectiva sí que es cierto que un trabajador cuando realiza dicho desplazamiento éste, es impuesto por el trabajo, por tanto, esto genera cierta controversia a la hora de entender la presunción de laboralidad.

² STSJ NA N° 445/2022, 2 de diciembre de 2022, [ECLI:ES:TSJNA:2022:772]

Seguimos con el primer requisito (la lesión corporal), sin la existencia de lesión corporal no es posible la calificación de accidente de trabajo ya que no hay daño recibido por parte del trabajador, sin embargo, encontrar esa relación de causalidad con el trabajo sí que puede llegar a generar cierta dificultad. Veámoslo con un caso concreto como es en la sentencia del **Tribunal Supremo número de resolución 1008/2021 de fecha 13 de octubre de 2021**³. Que expone el caso de una trabajadora que fue atropellada durante su tiempo de descanso mientras se dirigía a su vehículo, estacionado en las inmediaciones del centro de trabajo.

Todos entendemos que cualquier accidente en tiempo y lugar de trabajo se considera accidente de trabajo, siempre y cuando el daño se produzca, pero ¿qué ocurre si sucede el accidente fuera de este período? Aquí los tribunales han desarrollado lo que se llama **“la teoría de la ocasionalidad relevante”**⁴, esta teoría establece que un accidente será considerado de trabajo, aunque no ocurra estrictamente en el desarrollo de la actividad laboral, y exista un vínculo o conexión suficiente entre el riesgo sufrido por el trabajador y su empleo, así lo desarrolla la sentencia antes mencionada:

“En el presente caso, es indudablemente aplicable la teoría de la “ocasionalidad relevante”, caracterizada - como se ha dicho-, por una circunstancia negativa y otra positiva. La primera es que los elementos generadores del accidente no son específicos o inherentes al trabajo y la positiva es que o bien el trabajo o bien las actividades normales de la vida del trabajo hayan sido condición sin la que no se hubiese producido el evento. La trabajadora se accidentó cuando salió de la empresa dirigiéndose a tomar un café dentro del tiempo legalmente previsto como de trabajo de quince minutos por tratarse de jornada superior a seis horas, habitualmente utilizado para una pausa para “tomar café”, como actividad habitual, social y normal en el mundo del trabajo (primer elemento), ahora bien, el trabajo es la condición sin la cual no se hubiera producido el evento (segundo elemento). El nexo de causalidad nunca se ha roto, porque la pausa era necesaria, y la utilización de los quince minutos de la misma por la trabajadora se produjeron con criterios de total normalidad.”

Por tanto, se entiende que el accidente jamás se habría producido si no hubiera sido por el trabajo, entonces se cumple esta teoría de “ocasionalidad relevante” junto con el **“nexo de causalidad”**⁵, debido a que este nexo no se ha roto porque la pausa era necesaria y la utilización de esta por la trabajadora se produjo con total normalidad, además que el tiempo de descanso es considerado como tiempo de trabajo efectivo.

³ STS Nº1008/2021, 13 de octubre, [ECLI:ES:TS:2021:3814]

⁴ Velázquez Sánchez, José Luis, “Accidente de trabajo: la teoría de la ocasionalidad relevante y su aplicación a las gestiones personales realizadas en tiempo de trabajo”, LegalToday, 10/01/2024, <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-social-laboral/laboral/accidente-de-trabajo-la-teoria-de-la-ocasionalidad-relevante-y-su-aplicacion-a-las-gestiones-personales-realizadas-en-tiempo-de-trabajo-2024-01-10/>

⁵ “Es necesario que exista una vinculación entre «el hecho y sus circunstancias, el trabajo que se efectúa y el lugar en que se desarrolla». STS de 6 de abril de 1974”

En resumen y teniendo como ejemplo esta sentencia, los accidentes de trabajo son algo mucho más amplio que un simple accidente ocurrido en el trabajo, hay que tener en cuenta muchos factores como, el lugar, el tiempo, la relación que tiene el daño producido con el empleo, la manera de actuar del trabajador, etc.

Ahora bien, dentro de los accidentes de trabajo se encuentran diferentes figuras entre ellas los llamados accidentes in itinere, aquellos que sufre el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo.

3. ACCIDENTES IN ITINERE

La primera aparición del término accidente in itinere es en la sentencia del TS de 1 de julio de 1954, pero con el paso del tiempo el concepto y sus elementos han ido evolucionando, como por ejemplo el desplazamiento.

La jurisprudencia ha establecido el desplazamiento como una acción que se lleva a cabo por obligación i/o necesidad de la prestación laboral, ya que sin trabajo no existiría dicho desplazamiento y, por tanto, no llegaría a producirse accidente alguno,

La idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial de este modelo es que solo permite determinar cómo accidente in itinere aquellos que se producen por el desplazamiento impuesto de la obligación de acudir al trabajo. Por tanto, lo esencial aquí no es salir o volver del domicilio, aunque sea lo más habitual, sino ir al lugar de trabajo o volver del lugar de trabajo, de esta manera que no es necesario que el inicio del trayecto o el destino final sea el domicilio del trabajador y continúe siendo accidente in itinere, siempre y cuando no se rompa el nexo necesario con el trabajo, así lo establece la sentencia del **TSJ número de resolución 703/2008 de 11 de abril de 2008**⁶

“por lo que el punto de llegada o de vuelta puede ser o no el domicilio del trabajador en tanto no se rompa el nexo necesario con el trabajo.”

Hay que detallar esta explicación, el accidente in itinere no existe si aún no se ha iniciado el trayecto ni tampoco cuando se ha finalizado, de tal forma no tendrán la consideración de accidente in itinere aquel que se haya producido en el domicilio o en el porche, así lo establecen la sentencia **TSJ número de resolución 258/2005 de 13 de enero de 2005**⁷ el ocurrido en el porche **TS número de resolución 200/2018 de 22 de febrero de 2018**⁸.

Además de la conexión que ha de tener el trayecto con el trabajo se amplía el concepto configurando un nexo de normalidad donde el trabajador ha de seguir o cumplir cierta lógica habitual en su trayecto para que pueda ser considerado accidente in itinere, tal y

⁶ STSJ GAL N° 703/2008, 11 de abril de 2008, [ECLI:ES:TSJGAL:2008:421]

⁷ STSJ CAT N° 258/2005, 13 de enero de 2005, [ECLI:ES:TSJCAT:2005:364]

⁸ STS N° 200/2018, 22 de febrero, [ECLI: ES:TS:2018:910]

como lo determinan las siguientes sentencias **TS número de resolución 409/2018 de 17 de abril de 2018⁹** y **número de resolución 121/2017, 14 de febrero de 2017¹⁰**:

“exigiendo unos criterios de normalidad -la cursiva es de la presente sentencia- en la apreciación del binomio trayecto-trabajo, rechazando la calificación de accidente en aquellos supuestos en que se rompía este nexo normal”

A partir de aquí los criterios que definen un accidente in itinere han sido la conexión entre el trabajo y el trayecto, que el desplazamiento se vea impuesto por la obligación de acudir al trabajo y que dicho desplazamiento cumpla con un requisito de normalidad establecido por la jurisprudencia, tal y como expone la sentencia **TSJ número de resolución 166/2024 de 6 de marzo de 2024¹¹**

“Pero esta «conexión del lugar de trabajo y domicilio del trabajador ha sido configurada en forma amplia por la doctrina de esta Sala, aunque exigiendo unos criterios de normalidad”

Pero dichos criterios se complementan con diferentes elementos que deben cumplir los accidentes in itinere para que sean considerados como tal:

1. Elemento teleológico
2. Elemento topográfico
3. Elemento cronológico
4. Elemento de idoneidad del medio

Para aplicar bien estos elementos es imprescindible que conste en el relato fáctico de las sentencias el momento en el que se entiende finalizada la jornada laboral y la hora en la que se produjo el accidente para determinar si ocurrió dentro de un tiempo prudencial desde la finalización del trabajo aplicando aquí los conceptos de normalidad expuestos anteriormente. Si no existen elementos suficientes en él, no es posible concluir que el accidente de tráfico es accidente de trabajo in itinere **TSJ número de resolución 2655/2010, de 28 de mayo de 2010¹²**

4. ELEMENTOS QUE CONFIGURAN LOS ACCIDENTES IN ITINERE

Los elementos que configuran los accidentes in itinere como hemos expuesto con anterioridad son teleológico, topográfico, cronológico e idoneidad del medio.

1. ELEMENTO TELEOLÓGICO

⁹ STS Nº 409/2018, 17 de abril, [ECLI:ES:TS:2018:1588]

¹⁰ STS Nº 121/2017, 14 de febrero, [ECLI:ES:TS:2017:878]

¹¹ STSJ ICAN Nº166/2024, 6 de marzo de 2024 [ECLI:ES:TSJICAN:2024:531]

¹² STSJ GAL Nº2655/2010, 28 de mayo, [ECLI:ES:TSJGAL:2010:6144]

El elemento teleológico se refiere a la finalidad del desplazamiento en el momento en que ocurre el accidente de trabajo, es decir, el tribunal supremo exige que el trayecto tenga como finalidad el desplazamiento entre el domicilio y el centro de trabajo (o viceversa), así lo define la sentencia del tribunal supremo **STS número de recurso 1420/2010, de 14 de febrero de 2011**¹³:

“es que solo puede calificarse como tal aquél que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo”.

Pero en ciertos casos existen peculiaridades donde el trabajador por diferentes razones irrumpe el trayecto que está realizando, entonces aquí se tienen en cuenta el nexo causal. Si se demuestra que el nexo causal existe en el desplazamiento después de irrumpir el trayecto puede considerarse accidente in itinere, en cambio si se considera roto este nexo dejaría de considerarse accidente in itinere. Tal y como se menciona en la sentencia citada con anterioridad **STS Nº409/2018**:

“que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo”

La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha señalado que el nexo causal trabajo-lesión debe mantenerse vivo para que el accidente sea considerado accidente de trabajo. Este nexo causal está muy ligado al elemento cinológico que a continuación se explica, ya que dependiendo de la interrupción y su duración se determinara roto el nexo causal o no.

Por otro lado, en la **STS número de recurso 2315/2012, 26 de diciembre de 2013**¹⁴, en este caso el trabajador se desplazaba desde León (su domicilio habitual), hasta Soria, antes de iniciar su jornada laboral del día siguiente (lunes). El accidente ocurrió sobre las 21:15 horas de un domingo y como resultado el trabajador fue declarado en situación de incapacidad temporal. A priori se consideró accidente in itinere por el juzgado de lo social pero el superior de justicia de Castilla-León lo revocó ya que el elemento teleológico no estaba presente.

Sin embargo, el tribunal supremo considera que la finalidad del trayecto sí que es el trabajo, como se establece:

“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.”

¹³ STS rec. 1420/2010, 14 de febrero, [ECLI:ES:TS:2011:2257]

¹⁴ STS rec. 2315/2012, 8 de diciembre, [ECLI:ES:TS:2013:6487]

El Tribunal interpreta el elemento teleológico como la finalidad principal del desplazamiento. En este caso, el Tribunal Supremo concluye que, a pesar de que el accidente ocurrió en un trayecto que no tenía como destino inmediato el lugar de trabajo, la finalidad del viaje seguía estando determinada por el trabajo. Esto se debe a que el trabajador se dirigía a su residencia habitual para descansar antes de incorporarse al trabajo al día siguiente.

El Tribunal argumenta que el hecho de que el accidente ocurriera en un trayecto hacia su residencia laboral no rompe la relación entre el trayecto y el trabajo, ya que el desplazamiento se realizaba con la intención de estar en condiciones adecuadas para el trabajo. Por lo tanto, el Tribunal considera que se cumplen los elementos que definen un accidente in itinere, y se establece que el accidente debe ser calificado como de trabajo.

En resumen, el Tribunal Supremo reinterpreta el elemento teleológico, afirmando que la finalidad del desplazamiento, aunque no sea directamente al lugar de trabajo, sigue siendo relevante para calificar el accidente como laboral, dado que el trabajador se dirigía a su residencia habitual para poder descansar antes de su jornada laboral.

Otro caso sería, en la sentencia del **TSJ número de resolución 1327/2024 de 25 de julio de 2024¹⁵**, se entiende como domicilio habitual es el lugar donde reside de forma estable y que se encuentra en la ruta normal hacia su lugar de trabajo, lo que permite calificar un accidente como laboral si ocurre en ese trayecto.

Teniendo en cuenta el argumento del tribunal, el trabajador también podría considerarse que inicia su trayecto desde una segunda residencia, pero no se expone la habitualidad de los viajes hacia el domicilio de sus padres, porque si este tipo de trayectos hacia jaén se hicieran de forma habitual entraría dentro del nexo causal tal y como sucede en la sentencia citada por el trabajador en el recurso presentado. Aun así, aunque no se realice con habitualidad, la finalidad del trayecto debería ser suficiente como para considerarse accidente in itinere, ya que ese desplazamiento jamás se hubiera producido si no se dirigiese al trabajo, por tanto, teniendo en cuenta que el inicio de la travesía es razonable y en una hora con margen para llegar a su puesto de trabajo debería tener la consideración de accidente in itinere.

El caso de la sentencia del **TS número de recurso 433/2022 de 17 de enero de 2023¹⁶**, trata de un trabajador que sufrió un accidente en un paso peatonal fracturándose la falange del tercer dedo de la mano izquierda. A priori, fue declarado accidente no laboral por el INSS, pero el trabajador interpuso recurso.

El tribunal señaló que es necesario demostrar no solo el elemento temporal y el elemento geográfico, sino que también hay que aclarar el teleológico, es decir, la finalidad del desplazamiento y este tribunal consideró que él no llegó a demostrarse que

¹⁵ STSJ CLM N°1327/2024, de 25 de julio de 2024, [ECLI:ES:TSJCLM:2024:1950]

¹⁶ ATS rec, 433/2022, 17 de enero de 2023 [ECLI:ES:TS:2023:808A]

el trayecto que realizaba el trabajador tenía como finalidad el trabajo, no tampoco la contradicción de sentencias

Una perspectiva también interesante de este elemento es la que se hace en la **STS número de resolución 126/2023 de 9 de febrero de 2023**¹⁷, cuando una trabajadora durante su tiempo de descanso se cayó mientras se dirigía a un bar cercano de su trabajo para merendar.

Aquí el tribunal interpreta que, durante este tiempo de descanso, la trabajadora sigue en tiempo de trabajo efecto según convenio colectivo aplicable y, además, aplica el concepto de “ocasionalidad relevante” que implica que, aunque el accidente no sucedió en el lugar de trabajo, si se produjo en un contexto que está vinculado a la actividad laboral. Podríamos decir que la trabajadora está utilizando ese tiempo para reponer fuerzas, lo que es algo habitual y normal dentro de la jornada laboral de cualquier trabajador. El tribunal expone lo siguiente:

“las circunstancias que rodean el caso evidencian que el accidente ocurrió con ocasión del trabajo, al producirse en el tiempo de trabajo del que dispuso la trabajadora para reponer fuerzas -finalidad que se persigue con el descanso cuyo tiempo se califica, precisamente, como de trabajo”

En definitiva, concluye que, aunque ocurrió fuera del trabajo, existe un enlace directo y necesario entre la situación de la trabajadora y su actividad laboral y por tanto el elemento teleológico está presente en el caso

2. ELEMENTO CRONOLÓGICO

El elemento cronológico se refiere a que el accidente debe ocurrir "dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto", es decir, que el recorrido no sufra "alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular" que puedan romper el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.

La jurisprudencia ha analizado cómo las interrupciones o desviaciones durante el trayecto pueden afectar la consideración de un accidente como *in itinere*. En la STS Nº409/2018, antes mencionada en el apartado anterior, se evaluó un caso en el que una trabajadora, tras finalizar su jornada laboral, se desvió a un centro comercial para realizar una compra antes de dirigirse a su domicilio. Posteriormente, al tomar el autobús hacia su casa, sufrió un accidente. El Tribunal concluyó que *"una breve pausa para una gestión doméstica no rompía el nexo causal del trayecto laboral"*, calificando el accidente como *in itinere*.

La duración de la interrupción es un factor clave en la evaluación de este elemento. En el caso antes mencionado, la trabajadora realiza la compra durante su trayecto de regreso a casa desde el trabajo, este mismo caso el Tribunal Supremo podría haberlo

¹⁷ STS Nº126/2023, 9 de febrero de 2023, [ECLI:ES:TS:2023:437]

considerado como interrupción suficiente como para romper el nexo causal, ya que, la duración de dicha interrupción supuso de 1 hora. Sin embargo, el Tribunal Supremo fue más flexible considerando que la demora no fue tan significativa como para romper ese nexo causal ya que las gestiones que realizó la trabajadora se encuentran dentro de lo razonable atendiendo a patrones habituales del comportamiento y estando dentro de la normalidad.

La tendencia que muestra la jurisprudencia es de flexibilizar la interpretación del elemento cronológico, considerando que algunas interrupciones, siempre y cuando estén dentro de lo razonable, normal y no alteren significativamente el tiempo habitual del trayecto, no rompen el nexo causal. Así lo establece la **STS Nº121/2017** anteriormente citada, donde se analizó el caso de un trabajador que se desvió para dejar a un compañero antes de dirigirse a su domicilio.

“Entendemos que el número de minutos sin justificar ha podido dedicarse a muy diversos menesteres, sin que ello comporte la ruptura del elemento cronológico. No estamos ante un retraso relevante.”

Tanto el juzgado de lo social y el tribunal superior de justicia de Andalucía tenían claro que debido a la gran fragmentación de tiempo que hay entre el cierre de la jornada laboral con la hora del accidente, se rompe el elemento cronológico provocando la no consideración de accidente in itinere, sin embargo, el tribunal supremo no lo ve así.

Según la jurisprudencia, para poder considerar como cumplido dicho elemento debe ocurrir dentro de un tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto entre el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador, sin que se vean alterados por desviaciones o interrupciones que no sean normales.

En este caso, el tribunal valora tres cosas, el cierre de la jornada laboral, la jornada finalizó sobre las 18:30 horas y el accidente ocurrió alrededor de las 19:40 horas. Esto evidencia que sí que hubo una larga prolongación del tiempo entre el cierre de la jornada con el accidente. La segunda cosa que valora son las desviaciones y paradas realizadas, donde el tribunal considera que el tiempo transcurrido no rompe necesariamente el nexo causal, ya que el trabajador realizaba desvíos razonables y lo que es más importante habituales, para dejar a sus compañeros de trabajo, es decir seguía dentro de la finalidad laboral del viaje.

Finalmente, como ultimo elemento a valorar tiene por objeto la flexibilidad en la interpretación del tiempo, donde el tribunal valor que el tiempo utilizado para despedirse de los compañeros y realizar dichas paradas no se debe considerar como un retraso que desnaturalice el carácter laboral del desplazamiento, sino que señala que el tiempo de las paradas y despedidas son parte del viaje de regreso a casa y junto con la habitualidad, no rompen la conexión laboral. El tenor literal del tribunal es el siguiente:

“El hecho de que el trabajador empleara algo de tiempo en una despedida o charla con comentarios sobre el trabajo del día al bajar

del vehículo los compañeros acompañantes - también trabajadores de la misma empresa y también en desplazamiento de regreso del trabajo-, y precisamente a la llegada a sus respectivos domicilios, no rompe la conexión laboral. Ese periodo de tiempo es parte del que corresponde a su propio viaje de vuelta a casa, ocurriendo el fatal accidente en la continuación del desplazamiento que iba a permitir su conclusión, pudiendo calificarse, en consecuencia, como "in itinere", por no alterarse el nexo causal."

Si que es cierto que el trayecto se prolongó más de lo habitual, pero el tribunal consideró que el tiempo prolongado pudo dedicarse a diversos menesteres sin que ello comporte a la ruptura del elemento cronológico.

Otra perspectiva es la de la sentencia del **TS número de recurso 3479/2023 de 10 de abril de 2024**¹⁸ donde un trabajador sufre un accidente mientras se dirigía al trabajo desde su domicilio, pero en este caso, realizó una parada en el supermercado y fue entonces cuando perdió el control de su motocicleta en el aparcamiento del establecimiento, lo que le causó lesiones.

En este caso el tribunal rechazó la consideración del caso como accidente in itinere, pero su argumentación no se basaba en la ruptura del nexo causal por el simple hecho de realizar una parada para comprar, sino que los datos circunstanciales como la hora del accidente y el tiempo que tenía para llegar al trabajo, junto con el gran volumen de compra se entendía que su destino final no era el trabajo, perdiendo así la consideración de accidente in itinere. Tal y como expone el tribunal:

"son los datos circunstanciales: hora y lugar del accidente puestos en relación con el contenido de la compra que acaba de efectuar el actor y las concretas características del puesto de trabajo que tenía que desarrollar impiden afirmar que cuando se produjo la lesión se dirigía de su domicilio a su puesto."

En la sentencia de **TS número de recurso 2315/2012 de 26 de diciembre de 2013**¹⁹, donde el trabajador sufre un accidente durante el desplazamiento de entre su domicilio en León, hasta su residencia laboral en Soria para poder ir a trabajar el lunes. En un principio se consideró que no cumplía con los requisitos para ser calificado como "in itinere" ya que el desplazamiento tenía un carácter familiar predominante, sin embargo, el Juzgado de lo Social núm. 1 de León lo declaró accidente de trabajo, siendo más adelante revocada por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-León, hasta llegar al tribunal supremo mediante recuso de casación para unificación de doctrina interpuesto por el trabajador.

Aquí el tribunal analiza el elemento cronológico y aunque el accidente se produjera a las 21:15 horas y empezara su jornada laboral al día siguiente a las 8:00 horas mantiene

¹⁸ ATS rec. 3479/2023, 10 de abril de 2024, [ECLI:ES:TS:2024:4589A]

¹⁹ STS rec.2315/2012, 26 de diciembre de 2013, [ECLI:ES:TS:2013:6487]

todavía la conexión con el trabajo ya que el trabajador realizaba dicho desplazamiento con el objetivo de reincorporarse al trabajo. Concluyendo así que el elemento cronológico está presente ya que el desplazamiento se considera razonable y adecuado para poder realizar su jornada de trabajo al día siguiente con total normalidad, tal y como expone el tribunal:

“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.”

En el caso de la sentencia del **TSJ número de resolución 71/2022 de 12 de enero de 2022²⁰**, el tribunal entiende que para calificar un accidente como laboral in itinere, es necesario que no existan interrupciones prolongadas durante el trayecto habitual y normal entre el domicilio y el lugar de trabajo. Concretamente aquí el trabajador al finalizar su jornada no fue directamente a su domicilio, sino que realizó una interrupción voluntaria con sus compañeros en un establecimiento de hostelería para “tomar algo” lo que excedió el tiempo habitual del trayecto, aproximadamente de 2 horas, rompiendo así el nexo causal necesario para considerarse accidente in itinere. El tribunal expone literalmente:

“A la luz de estos hechos, parece evidente que no concurre en elemento cronológico exigido por la jurisprudencia para calificar el evento como un accidente de trabajo “in itinere” al haberse producido una interrupción voluntaria y prolongada en el tiempo en el itinerario usual de vuelta al domicilio.”

Por lo tanto, una vez decidido regresar a casa, sufre el accidente y con la ruptura del nexo causal perdió uno de los requisitos para la consideración como accidente laboral.

En definitiva, el elemento cronológico de los accidentes in itinere se centran en que el accidente ocurra dentro del tiempo prudencial normalmente invertido en el trayecto. Las interrupciones o desviaciones durante dicho trayecto pueden llegar a afectar al nexo causal y con ello la consideración de accidente in itinere. Por lo tanto, debemos entender que las interrupciones breves o que no alteren el transcurso del desplazamiento habitual, no necesariamente rompen el nexo causal, generando cierta flexibilidad de interpretación y permitiendo esa consideración de accidente in itinere.

²⁰ STSJ CV N°71/2022, 12 de enero de 2022, [ECLI:ES:TSJCV:2022:1090]

3. ELEMENTO TOPOGRÁFICO/GEOGRÁFICO

Este elemento a diferencia de los otros se centra en el análisis del trayecto recorrido y evaluando si el camino que ha seguido el trabajador es habitual y adecuado para ir o volver del lugar de trabajo. Es decir, el trayecto seguido por el trabajador no debe incluir desviaciones significativas por motivos personales que puedan romper el nexo causal entre el trabajo y el accidente.

Básicamente los criterios que singuen los tribunales para determinar este elemento son: la habitualidad del trayecto (que se encuentre dentro de la normalidad) esto implica que no debe tener alteraciones significativas en el recorrido, la razonabilidad del trayecto (debe ser razonable en términos de distancia y tiempo, considerando las circunstancias específicas de cada caso), es decir, el accidente debe ocurrir dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto asegurando así que este directamente relacionado con el trabajo y no con actividades personales del trabajador y finalmente la ausencia de desviaciones significativas (la inexistencia de desviaciones que rompan el nexo causal entre el trabajo y el accidente).

La jurisprudencia ha enfatizado en este elemento para delimitar donde se mantiene el vínculo entre el accidente y la actividad laboral. Los diversos pronunciamientos judiciales exponen el método seguido para analizar los casos, porque a veces se manejan criterios divergentes ya que cada caso depende de la circunstancia, datos, información y elementos que se encuentran en el caso específico, por lo que a priori se la solución se puede trasladar a otra situación, pero dependiendo de las características del caso se aplica el mismo criterio u otro.

Por ejemplo, en la **STSJ de Murcia, número de resolución 751/2022, de 5 de julio de 2022**²¹, el tribunal consideró como accidente "in itinere" la caída de un trabajador en los escalones de salida de su vivienda unifamiliar, dentro de su parcela, cuando se dirigía al trabajo. El tribunal determinó que, aunque el accidente ocurrió dentro de la propiedad del trabajador, este ya había iniciado el trayecto hacia su lugar de trabajo, cumpliendo así con el elemento topográfico, el tenor literal de la sentencia es el siguiente:

“el accidente de se produce cuando el actor se disponía a salir al trabajo, cayendo por las escaleras de su casa dentro de su finca sin haber salido al exterior (hecho probado cuarto); ello supone que el actor ha iniciado el trayecto para dirigirse al trabajo, por lo que concurren tanto el elemento temporal como topográfico”

También, como antes hemos mencionado en la **STS Nº409/2018**, una trabajadora, tras finalizar su jornada laboral, se dirigiera a un centro comercial para realizar compras personales antes de regresar a su domicilio. Durante el trayecto de vuelta, sufrió un accidente. El Tribunal Supremo concluyó que, aunque hubo una interrupción en el

²¹ STSJ MU Nº751/2022, 5 de julio, [ECLI:ES:TSJMU:2022:1553]

trayecto habitual, esta no fue significativa y se debió a una gestión razonable, por lo que no se rompió el nexo causal y el accidente fue considerado "in itinere".

Sin embargo, en la sentencia mencionada con anterioridad **STS Nº200/2018**, se analiza el caso de un trabajador que sufrió una caída en el porche de su vivienda mientras se dirigía a su vehículo para ir al trabajo, en esta misma sentencia el trabajador expone la sentencia citada **STS rec. 1420/2010**, donde un trabajador sufre una caída saliendo de su domicilio llevando de la mano su motocicleta.

En el caso de la motocicleta el tribunal resuelve que se considera accidente in itinere porque el sujeto ha abandonado su domicilio entendiendo por domicilio ese lugar donde se desarrolla las actividades de su vida familiar y personal, tal y como dice la propia sentencia:

“debemos entender por domicilio el lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima ("morada fija y permanente", en la primera acepción del DRAE), es decir, lo que comúnmente denominamos "vivienda" ("lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas", también en la primera acepción del DRAE)”.

Por tanto, se considera que si sale de su domicilio iniciando así el trayecto hacia su lugar de trabajo. Sin embargo, en el caso de la caída sufrida en el porche, se considera que el trabajador no abandona su domicilio al ocurrir en un recinto cerrado perteneciente a la finca donde habita el trabajador, aquí se puede llegar a discutir si el porche y jardín forman parte de los componentes de domicilio ya que es cierto que la vivienda es aquel lugar cubierto construido para ser habitado por personas, y por otro lado está la finca en sí que es el cumulo de estos componentes. Pero en este caso el tribunal ha declarado que no se puede considerar accidente in itinere por no existir elemento topográfico en él, dejando claro que el porche pertenece a la vivienda habitual:

“no ha abandonado la vivienda habitual, su propiedad, compuesta de finca y jardín, que es consustancial a la vivienda y sirve para identificarla y en consecuencia no puede afirmarse que transitara por un lugar de libre acceso para cualquier otra persona, no ha salido de su domicilio; no ha llegado a su medio de transporte habitual (a coger el coche) no se ha puesto en marcha y por tanto, no llegó a iniciar parte del trayecto”

En definitiva, atendiendo a estos casos se entiende que la jurisprudencia ha evolucionado y lo que antes no se consideraba accidente in itinere por no haber salido del domicilio, como hemos visto en la sentencia de la caída del porche, si que se consideraría accidente in itinere tal y como se observa en la caída por las escaleras en la sentencia del tribunal superior de justicia de Murcia. Son dos casos con muchas similitudes, pero el objeto central se encuentra en la consideración de domicilio y del

inicio del trayecto. Ambos casos ocurren en el domicilio, pero en el del porche se entiende que aún no se había iniciado el trayecto al trabajo ya que todavía no estaba en el coche, cosa que al compararse con el caso de la motocicleta es lo que provocó que no se considerase accidente in itinere porque en ese caso el trabajador ya empujaba su medio de transporte hacia la carretera principal. Sin embargo, la caída por las escaleras el tribunal entendió iniciado el trayecto hacia el trabajo por la hora de salida de su domicilio que correspondía con días anteriores y cuadraba con su hora de entrada, iniciando el trayecto sobre las 07:30 y entrando a las 08:00.

4. IDONEIDAD DEL MEDIO DE TRANSPORTE

Este elemento se centra en valorar la adecuación del medio de transporte utilizado por el trabajador para realizar el trayecto que comporta de su domicilio hasta su lugar de trabajo o viceversa. Esta adecuación debe estar dentro de los límites de la racionalidad, por ejemplo, un medio de transporte público o el propio vehículo que otorga la empresa, en estos casos no se discute la idoneidad del medio de transporte.

Pero también se puede considerar adecuado cualquier otro medio de transporte siempre y cuando sea el que se use habitualmente por el trabajador, sea usual y no se emplee con imprudencia grave o temeraria o sin que medie prohibición expresa de la empresa.

Es decir, en algunas ocasiones la propia empresa puede prohibir el medio de transporte que usa el trabajador por motivos de seguridad, como, por ejemplo, la propia motocicleta de su propiedad, en lugar del que está destinado para el desplazamiento diario de los trabajadores. En los casos que el trabajador obvia esta restricción al saltarse esta prohibición expresa perdería la condición de accidente in itinere si llegará a ocurrir, lo podemos ver en la sentencia **TS de 22 de diciembre de 1987**²²; o por otro lado la empresa haber acordado que los viajes se realicen en avión y este lo hace en coche, tal y como ocurre en la sentencia **TS número de resolución 449/1980 de 24 de enero de 1980**²³.

La jurisprudencia como hemos repetido en varias ocasiones evoluciona con la sociedad, y lo que antes no se consideraba un medio de transporte idóneo como por ejemplo los patinetes, ahora sí, como es el caso de la sentencia **STSJ CAT, número de resolución 4251/2014, de 12 de junio de 2014**²⁴, que expone literalmente:

“Pues bien, en el presente caso el uso del patinete tiene como finalidad principal un rápido desplazamiento desde el centro de trabajo al domicilio habitual, y ello hace que debemos considerarlo medio de transporte idóneo y por tanto incluirlo en el concepto de accidente in itinere”

²² STS de 22 de diciembre de 1987, [ECLI:ES:TS:1987:13817]

²³ STS Nº 449/1980, 24 de enero de 1980, [ECLI:ES:TS:1980:1278]

²⁴ STSJ CAT Nº4251/2014, 12 de junio, [ECLI:ES:TSJCAT:2014:6420]

Con lo cual, concluimos que el medio de transporte, aunque a priori no pueda parecer el más idóneo, si se respeta la finalidad de eficacia para el desplazamiento al centro de trabajo, se convierte en un medio usual y no se utiliza de forma inadecuada generando así cierta peligrosidad, puede llegar a considerarse el elemento idoneidad en el medio de transporte.

Pero que ocurre si un medio de transporte idóneo se utiliza para un trayecto inusual, es decir, imaginemos un trabajador que desde su domicilio hasta el trabajo se desplaza en bicicleta. La bicicleta entraría junto con el transporte público como un medio de transporte habitual en la sociedad en la que vivimos como ocurre con el patinete, pero no es lo mismo recorrer 5 km en bicicleta que 44 km, ahí se empieza cuestionar la idoneidad de la bicicleta como medio de transporte. Este es el caso de un trabajador que entre su casa y el centro de trabajo recorría una distancia de 44 km, la sentencia **SJSO de Santander, número de resolución 382/2024, de 18 de septiembre de 2024**²⁵ expone el caso de este trabajador dedicado a la actividad de monitor deportivo de natación recorría esta distancia en verano y primavera, sobre todo. Es una distancia que se hace en 1 hora y 45 minutos que solía hacer con bicicleta de carreras o carretera por una carretera nacional o comarcal, autovía nunca ya que esta última no está permitido.

En definitiva, esta sentencia señala que el medio de transporte es el correcto ya que es utilizado con prudencia siguiendo las carreteras convencionales para ir al trabajo y en un horario totalmente visible asumiendo así menos riesgo de accidentes, el tenor literal de la sentencia es el siguiente:

“es más arriesgado hacerlo en bici que en vehículo, pero habrá de admitirse que también lo es hacerlo en vehículo propio y por ello, no se cuestiona este medio de transporte privado. Completamente diferente sería la situación si el desplazamiento hubiera tenido lugar en plena noche, por caminos malamente transitables o con hielo, lluvia incesante, viento o circunstancias similares. No es el caso”.

Otro caso es el de la sentencia del **TS número de recurso 2821/2020 de 16 de junio de 2021**²⁶, donde la trabajadora sufrió un accidente de tráfico mientras realizaba el trayecto con un vehículo que no era de su propiedad y no era el habitual, lo que generaba ciertas dudas a la hora de determinar la naturaleza del accidente.

El tribunal considera que a la hora de realizar la travesía es imprescindible un medio de transporte adecuado y que en este caso como no es de la propiedad de la trabajadora generaba esta situación de duda, sin embargo, recurre la parte actora en casación unificadora por entender que el proceso de incapacidad temporal deriva de accidente de trabajo, usando de contraste una sentencia donde se argumenta lo siguiente:

“se cumplen todos los elementos para considerar que el fallecimiento deriva de accidente de trabajo... Elemento modal, puesto que el

²⁵ SJSO N°382/2024, 18 de septiembre, [ECLI:ES:JSO:2024:992]

²⁶ ATS rec. 2821/2020, 16 de junio de 2021, [ECLI:ES:TS:2021:8538A]

accidente se produce en un coche de su propiedad, y de características necesarias para desplazarse de su domicilio al trabajo”

A pesar de ello, el tribunal entiende que ambas sentencias son diferentes y que no se puede apreciar contradicción lo que provoca la no consideración de accidente in itinere debido a que elemento de la idoneidad del medio de transporte no se cumple.

Por tanto, podemos concluir que el medio de transporte siempre debe ser el habitual, aunque no parezca el más ideal si se utiliza con prudencia y racionalidad, dentro de las carreteras y caminos más apropiados, puede llegar a considerarse un medio de transporte idóneo para realizar el trayecto entre el domicilio y centro de trabajo o viceversa. Sería muy diferente, como señala el propio juzgado, si este mismo trayecto se realizase con condiciones adversas y de noche o con visibilidad reducida asumiendo así riesgos mucho más elevado que si se realizase en coche o cualquier otro medio de transporte ya sea privado o público.

Pero, por otro lado, hay un factor a tener en cuenta en los diferentes elementos tratados anteriormente, y es la temeridad, circunstancia que puede provocar la no consideración de accidente in itinere ya que el trabajador asume más riesgos de los necesarios de forma voluntaria e imprudente.

5. EL PAPEL DE LA TEMERIDAD

Como hemos explicado antes, la temeridad en los accidentes in itinere se refiere a aquellas situaciones en las que el trabajador asume un riesgo excesivo, injustificado o imprudente durante el desplazamiento entre el domicilio y el trabajo, lo que puede llegar a romper el nexo causal necesario para que el accidente sea considerado como laboral in itinere.

La imprudencia temeraria sobre todo se caracteriza por una evidente temeridad y un claro menosprecio del riesgo, es decir, en el ámbito laboral no es suficiente con la simple infracción de las normas de tráfico, sino que una vez analizadas todas las circunstancias del caso concreto se determina o no la existencia de una conducta donde se asuma riesgos manifiestos innecesarios y especialmente graves.

Este concepto se encuentra regulado concretamente en el artículo 156.4 apartado b) del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social negando la consideración de accidente de trabajo.

La jurisprudencia ha analizado casos donde la conducta del trabajador se considera temeraria provocando así la no calificación de accidente in itinere, los ejemplos más comunes son conducir bajo los efectos del alcohol o drogas. Pero como hemos dicho antes, cada caso y, dependiendo de sus circunstancias, abre o no la posibilidad de considerarse accidente in itinere o no.

Veamos el caso de la sentencia **TS número de recurso 2732/2020 de 8 de marzo de 2022**²⁷ donde un trabajador sufrió un accidente el 19 de octubre de 2014 al finalizar su jornada y dirigirse a su domicilio. Durante la investigación del propio accidente se determinó que el trabajador daba una tasa de alcohol en sangre de 1,11 g/l en la primera prueba y de 0,64 g/l en la segunda. En este caso se consideró una conducta temeraria por la alta concentración de alcohol en sangre, poniendo en riesgo la seguridad vial influyendo gravemente en las capacidades de conducción del trabajador, tal y como expone el tribunal:

“argumenta la sala de suplicación que conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas ya es de por sí -en la tasa que mostraba- temerario, lo que combinado bien con un exceso de confianza, bien con una desatención a la conducción, bien con una merma evidente de las aptitudes para manejar un vehículo (todos ellos producidos por la ingesta de alcohol y determinante de la salida de la vía); suponen que su conducta pueda fácilmente calificarse como temeraria”

Pero no conforme con esta argumentación la parte actora citó la sentencia del **TSJ número de resolución 659/2017 de 27 de noviembre de 2017**²⁸, donde una trabajadora falleció por un accidente de tráfico al volver del trabajo y que más adelante se demostró que su tasa del alcohol en sangre era de 0,64 g/l, manteniendo la consideración de accidente in itinere, argumentando el tribunal superior de justicia de Aragón lo siguiente:

“que el exceso de alcohol que presentaba la trabajadora al momento del accidente - en sangre de 0,64 g/l- respecto del máximo reglamentariamente permitido -0,50- a tenor de lo establecido en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación-- es insuficiente, por su escasa magnitud, para considerar que la trabajadora procedió de forma temeraria.”

Pero finalmente no se apreció la contradicción de resoluciones porque los hechos acreditados en cada una de ellas eran diferentes. Sin embargo, con estas dos sentencias sí que se demuestra que la temeridad no tiene unos estándares establecidos y lo que en un caso se puede considerar temerario en otro simplemente no se aprecia.

Otro caso parecido sería el de la sentencia del **TS número de recurso 4340/2019 de 29 de septiembre de 2020**²⁹, donde se discute la calificación de accidente de trabajo.

El trabajador falleció en el accidente, se comprobó que había consumido alcohol y un medicamento (alprazolam) que afecta a la capacidad de conducción. En la sentencia del tribunal superior de justicia del País Vasco se argumentó que el accidente fue causado por imprudencia temeraria del trabajador al haber consumido drogas durante

²⁷ ATS rec. 2732/2020, 8 de marzo de 2022, [ECLI:ES:TS:2022:3523A]

²⁸ STSJ AR Nº 659/2017, 27 de noviembre de 2017 [ECLI:ES:TSJAR:2017:1497]

²⁹ ATS rec. 4340/2019, 29 de septiembre de 2020, [ECLI:ES:TS:2020:9494A]

el trayecto. Esta valoración es compartida por el tribunal supremo ya que sostiene que la existencia de imprudencia temeraria excluye la calificación del accidente como laboral, se argumenta que, aunque la tasa de alcohol en sangre es un factor relevante, no es suficiente por sí sola para determinar la imprudencia, tal y como expone:

“argumenta la Sala que si bien la tasa de alcohol detectada es importante, por sí misma no evidencia temeridad, sin que de la dinámica del accidente se identifique otra imprudencia que la mera desatención, sin que se evidencien infracciones de tráfico arriesgadas o una llevanza del vehículo en dinámica incompatible, pudiendo suponer el consumo de alcohol un hábito que no comprometía la capacidad de conducción.”

Sin embargo, entiende que la imprudencia temeraria se manifiesta realmente en la combinación de factores que comprometen la seguridad en la conducción, lo que justifica la inadmisión del recurso de casación interpuesto por la familia del trabajador y denegando así la consideración de accidente in itinere.

Como podemos ver en varias sentencias de diferentes años, el alcohol, todo y ser un elemento que ayuda a la hora de determinar si un accidente de tráfico se consideraría laboral o no, por sí solo no puede llegar a determinar un accidente como no laboral ya que carece de fuerza y deben tenerse en cuenta otros aspectos como el cúmulo de infracciones o simplemente la afectación que tiene este sobre el trabajador y su capacidad de conducción. Además, tal y como hemos citado *“pudiendo suponer el consumo de alcohol un hábito”*, el alcohol si llega a ser un hábito y se puede corroborar sabría la posibilidad de que no se tenga en cuenta como elemento denegatorio de la consideración de accidente laboral.

El caso de la sentencia del **TSJ número de resolución 534/2024 de 10 de septiembre de 2024³⁰**, expone el caso de un trabajador que tras el accidente dio positivo en THC (cannabis), lo que llevó a ponerse en duda si su baja laboral debería derivar de un accidente de trabajo o si se excluye por imprudencia temeraria.

El tribunal en este caso consideró los elementos externos a tener en cuenta, como, por ejemplo, que el culpable real del accidente no fue el propio trabajador sino por otro conductor que realizó una maniobra antirreglamentaria. Además, se comprobó que el propio trabajador actuó con total diligencia para intentar evitar el accidente lo que corrobora que no hubo imprudencia temeraria alguna por parte del trabajador. El tenor literal de la argumentación es el siguiente:

“la imprudencia temeraria exige... se hayan omitido las más elementales precauciones en la ejecución del acto causal, realizándolo con desprecio del riesgo cierto que del mismo se deriva» (STS, 23 Oct. 1971); «para apreciar la imprudencia temeraria ... es

³⁰ STSJ EXT N° 534/2024, 10 de septiembre de 2024, [ECLI:ES:TSJEXT:2024:1071]

necesaria una conducta de gravedad excepcional, una conciencia clara del peligro y una exposición al riesgo, voluntaria y consciente»”

Finalmente el tribunal concluye que no se ha llegado a demostrar que el trabajador actuará de forma temeraria, y con esto se considera suficiente como para no perder la calificación de accidente in itinere además, tal y como hemos dicho antes, la temeridad no es un elemento homogéneo para todos sino que depende de la circunstancia de cada caso y sus hechos, dejando ver que el consumo de drogas siempre y cuando no perjudique la conducción y sobre todo pueda comprobarse su habitualidad en su consumo, no tiene el suficiente peso como para negar dicha calificación.

En el caso de la sentencia **TSJ número de resolución 5589/2023 de 5 de octubre de 2023**³¹, donde la trabajadora sufre un accidente de tráfico de regreso a casa, cuando un vehículo al no respetar el stop colisiona con ella, sin embargo, ella no contaba con el permiso de conducción. Este tribunal entiende la imprudencia temeraria como una conducta de tal gravedad que revela la ausencia de la más elemental precaución y que implica una exposición consciente a un peligro cierto, según la jurisprudencia, la imprudencia temeraria se interpreta de manera restrictiva, y solo se considera que un accidente deja de ser laboral si se debe a esta imprudencia temeraria.

“Así pues, no podemos considerar la circunstancia de que la trabajadora condujera una motocicleta sin carné como elemento a calificar de imprudencia temeraria.”

Pero en este caso el hecho de no contar con el permiso de conducción, no quiere decir que se califique como imprudencia temeraria, además a su vez se argumentó que la simple imprudencia temeraria no impide la calificación de un accidente como de trabajo. La jurisprudencia ha establecido que la imprudencia temeraria implica una conducta excepcionalmente grave y consciente del riesgo, lo que no se evidenció en este caso.

En conclusión, tal y como hemos expuesto, la imprudencia temeraria es un factor a tener en cuenta a la hora de calificar un accidente como in itinere ya que si se demuestra que ha existido dicha imprudencia o acción temeraria que genere un peligro grave para la seguridad se pierde dicha consideración. Aunque aparezca algo obvio, siempre se deberá estudiar lo probado para cada caso, ya que lo que para uno puede llegar a ser imprudente y temerario generando un riesgo grave, para otro entraría en la habitualidad y no afectaría negativamente en el trayecto recorrido por el trabajador.

6. CONCLUSIONES

El presente trabajo ofrece un estudio sobre los accidentes in itinere y como los tribunales han ido analizando y determinando los límites de este concepto. A través del análisis de la evolución normativa y especialmente jurisprudencial, se ha podido

³¹ STSJ CAT N°5589/2023, 5 de octubre de 2023, [ECLI:ES:TSJCAT:2023:9782]

constatar la complejidad y dinamismo de esta figura, que exige una constante adaptación a los cambios sociales, tecnológicos y de movilidad laboral.

En primer lugar, una de las conclusiones más destacables es la importancia de la jurisprudencia como instrumento para la interpretación y delimitación del concepto, ya que por mucho que se mencione en el artículo 156.2.a) de la Ley General de la Seguridad Social, y se establezca una definición básica y escueta, la labor interpretativa constante de los tribunales ha sido esencial para el desarrollo de los criterios que permiten valorar caso por caso la existencia o no de este tipo de contingencia protegida.

Como propuesta de mejora para dejar la definición de accidente *in itinere* más clara evitando así controversia, aplicaría:

“Se entenderá por accidente de trabajo ‘in itinere’ aquel que sufra el trabajador al desplazarse desde su domicilio habitual o residencia al lugar de trabajo, o viceversa, siempre que el trayecto sea realizado en un tiempo y recorrido razonables, sin interrupciones fuera de lo habitual y que no rompan el nexo causal entre el desplazamiento y el trabajo, y utilizando medios de transporte adecuados o habituales.”

De esta forma se exponen los elementos a tener en cuenta y una pequeña guía para seguirlos o interpretarlos ya que en el caso de las interrupciones se evita así una formulación excesivamente restrictiva, permitiendo interrupciones *habituales* (como dejar a un hijo en el colegio, si está integrado en la rutina y recorrido habitual), pero excluyendo aquellas que quebrantan el vínculo directo entre el trabajo y el desplazamiento.

Entre las diferentes sentencias, podemos ver como el Tribunal Supremo ha asentado una doctrina consolidada en torno a cuatro elementos esenciales para que un accidente pueda ser calificada como *in itinere* o no: que el desplazamiento se produzca entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo; que se utilice un trayecto habitual y razonable; que el medio de transporte empleado sea adecuado y no suponga una desviación injustificada; y que el desplazamiento esté motivado exclusivamente por el trabajo. Estos requisitos, aunque aparentemente claros, han dado lugar a múltiples controversias judiciales debido a su aplicación en contextos particulares, en los que pueden concurrir circunstancias excepcionales o atípicas.

Otro aspecto relevante que se desprende de este trabajo es la valoración que se tiene del concepto de “trayecto habitual y normal” con cierta flexibilidad. La jurisprudencia ha establecido que la ruta seguida por el trabajador no tiene por qué ser siempre una ruta única e invariable, y que se pueden admitir trayectos alternativos siempre que respondan a unos criterios fundamentales como la razonabilidad y que no impliquen una desviación injustificada.

Esto ha permitido que se reconozcan como *in itinere* esos accidentes ocurridos en itinerarios diferentes al más corto o directo, ya sea por causas como la fluidez del tráfico,

condiciones meteorológicas o incluso paradas breves para satisfacer necesidades personales básicas, como repostar combustible o recoger a un compañero.

En este sentido, también se destaca la sensibilidad jurisprudencial hacia los cambios de las condiciones de vida y laborales de los trabajadores. Por ejemplo, la consideración de domicilio no se limita solo a la residencia habitual, sino que puede llegar a extenderse al domicilio de fin de semana o al lugar donde pernocta el trabajador por razones personales, siempre y cuando que el desplazamiento conserve una conexión con el trabajo. También manifiesta que el uso de vehículos mientras sean razonables y respondan a un criterio de normalidad, se aceptará este elemento independientemente de que el vehículo sea compartido, propio o no habituales, pero si justificados ya sea que un día deba utilizarse una motocicleta por motivos de fluidez del tráfico o a la inversa, utilizar un coche debido a las condiciones meteorológicas aun siendo la motocicleta el vehículo diario y habitual.

No obstante, también se señala en el trabajo la necesidad de no caer en interpretaciones excesivamente expansivas que puedan desnaturalizar la figura del accidente in itinere. El equilibrio entre protección y rigor jurídico es fundamental para evitar el abuso del sistema de prestaciones y preservar su sostenibilidad. Por ello, los tribunales han actuado con cautela en casos de interrupciones sustanciales del trayecto o actividades claramente desvinculadas del trabajo.

Finalmente, el estudio invita a reflexionar sobre la conveniencia de una actualización normativa que integre de forma más clara las aportaciones jurisprudenciales. La ley podría incluir una definición más detallada del accidente in itinere, incorporando los elementos interpretativos más asentados y contemplando nuevas realidades como el teletrabajo, el trabajo por turnos o la movilidad interterritorial. De este modo, se lograría una mayor seguridad jurídica y una mejor protección del trabajador frente a los riesgos derivados del desplazamiento vinculado a su actividad profesional.

En conclusión, el análisis jurisprudencial de los accidentes in itinere demuestra la riqueza y complejidad de esta figura, así como la relevancia del papel judicial en su configuración práctica. La jurisprudencia ha permitido una aplicación flexible y adaptativa del concepto, en sintonía con los cambios en las formas de vida y trabajo. Esta evolución continua constituye un ejemplo paradigmático de cómo el Derecho puede responder eficazmente a las transformaciones sociales, manteniendo el equilibrio entre protección del trabajador y rigor normativo.

7. BIBLIOGRAFÍA/WEBGRAFÍA

Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. (2015).
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11724-consolidado.pdf>

Kahale Carrillo, D. (s. f.). *ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE*.
<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/11351/RevistaUniversitariadeCienciasdelTrabajo-2007-5-Algunasconsideracionessobreelaccidentedeltrabajo.pdf?sequence=1>

Una magistral sentencia del Tribunal Supremo amplía los accidentes in itinere (para guardar). (s. f.). Interempresas. [https://www.interempresas.net/Proteccion-laboral/Articulos/212509-magistral-sentencia-del-Tribunal-Supremo-amplia-accidentes-in-itinere-\(para-guardar\).html](https://www.interempresas.net/Proteccion-laboral/Articulos/212509-magistral-sentencia-del-Tribunal-Supremo-amplia-accidentes-in-itinere-(para-guardar).html)

Comentario a la Sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo de 17 de abril de 2018 en unificación de doctrina sobre accidentes in itinere “gestiones personales y ruptura del nexo causal” - Mutua Universal. (s. f.-b).
https://www.mutuauniversal.net/es/actualidad/articulos-y-publicaciones/publicacion/Comentario-a-la-Sentencia-de-la-Sala-Cuarta-del-Tribunal-Supremo-de-17-de-abril-de-2018-en-unificacion-de-doctrina-sobre-accidentes-in-itinere-gestiones-personales-y-ruptura-del-nexo-causal?utm_source

Sobre la calificación como accidente “in itinere” del accidente de tráfico sufrido en el autobús de regreso del centro de trabajo al domicilio, aunque previamente se hubiese invertido un corto periodo de tiempo en una compra doméstica. (s. f.). Ceca Magán.
https://www.cecamagan.com/blog/calificacion-accidente-itinere-accidente-trafico-sufrido-autobus-regreso-centro-trabajo-al?utm_source

García Ortega, J. (2017). *Accidente “in itinere”: lesiones sufridas en los desplazamientos de fin de semana por razones familiares*. *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, 46.

Reyes Juárez, L. M. (2023). *Accidentes de trayecto, elementos para su calificación (Doctoral dissertation)*.

8. TABLA DE STC

Tribunal, Sala, Sección y fecha	Núm. Resolución y núm. recurso	Magistrado/a ponente
STS, Social, 13/10/2021	1008/2021, rec. 5042/2018	Rosa María Viroles Piñol
STS, Social, 22/02/2018	200/2018, rec. 1647/2016	Antonio Vicente Sempere Navarro
STS, Social, 17/04/2018	409/2018, rec. 1777/2016	Luis Fernando de Castro Fernandez
STS, Social, 14/02/2017	121/2017, rec. 838/2017	Antonio Vicente Sempere Navarro
STS, SOCIAL, 06/03/2024	166/2024, rec. 1121/2022	Felix Barriuso Algar
STS, Social, 14/02/2011	Rec. 1420/2010	José Luis Gilolmo López
STS, Social, 24/06/2021	912/2021, rec. 8335/2019	Pablo María Lucas Murillo de la Cueva
STS, Social, 19/01/2005	Rec. 6543/2003	Joaquín Samper Juan
STS, Social, 26/12/2012	Rec. 2315/2012	Aurelio Desdentado Bonete
ASTS, Social, 17/01/2023	Rec. 433/2022	Rosa María Viroles Piñol
ATS, Social, 10/04/2024	Rec. 3479/2023	Sebastián Móralo Gallego
TS, Social, 26/12/2013	Rec. 2315/2012	Aurelio Desdentado Bonete
TS, Social, 22/12/1987	No consta	Luis Santos Jiménez Asenjo
TS, Social, 24/01/1980	449/1980	Eduardo Torres Dulce Ruiz
ATS, Social, 16/06/2021	Rec. 2821/2020	Rosa María Viroles Piñol
ATS, Social, 08/03/2022	Rec. 2732/2020	Juan Molins Garcia-Atance
ATS, Social, 29/09/2020	Rec. 4340/2019	Maria Lourdes Arastey Sahun

Tribunal, Sala, Sección y fecha	Núm. Resolución y núm. recurso	Magistrado/a ponente
STSJ NA, Social, 02/12/2022	445/2022, rec. 316/2022	María del Carmen Arnedo Diez
STSJ CAT, Social, 13/01/2005	258/2005, rec. 2527/2004	Lidia Castell Valldosera
STSJ GAL, Social, 11/04/2008	703/2008, rec. 1137/2005	José Manuel Mariño Cotelo
STSJ GAL, Social, 28/05/2010	2655/2010, rec. 4925/2006	Emilio Fernandez de Mata
STSJ CLM, Social, 25/07/2024	1327/2024, rec. 908/2023	José Montiel González
STSJ MU, Social, 05/07/2022	751/2022, rec. 555/2021	Manuel Rodríguez Gómez

STSJ CAT, 12/06/2014	Social,	4251/2014, rec. 618/2014	Felix Vicente Azon Vilas
SJSO, Social, 18/09/2014		382/2024, rec. 125/2024	Pablo Rueda Diaz de Rabago
STSJ ICAN, 06/03/2024	Social,	166/2024, rec. 1121/2022	Felix Barriuso Algar
STSJ CLM, 25/07/2024	Social,	1327/2024, rec. 908/2023	José Montiel González
STSJ CV, 12/01/2022	Social,	71/2022, rec. 2254/2021	Francisco Javier Lluch Corell
STSJ CAT, 05/10/2023	Social,	5589/2023, rec. 7536/2022	José Quetcuti Miguel
STSJ CV, 25/03/2021	Social,	975/2021, rec. 2724/2020	Teresa Pilar Blanco Pertegaz
STSJ AR, 27/11/2017	Social,	659/2017, rec. 618/2017	Carlos Bermudez Rodríguez
STSJ EXT, 10/09/2024	Social,	534/2024, rec. 322/2024	Alicia Cano Murillo