

El accidente “en misión”

The accident “in misión”

JOSÉ EDUARDO PÉREZ MADRID

SUBDIRECTOR PROVINCIAL DE INCAPACIDAD PERMANENTE Y CONTROL DE PENSIONES.
INSS ALBACETE

Resumen

El accidente de trabajo en misión hace referencia al ocurrido al trabajador en el desempeño de una misión encomendada por el empresario en un lugar distinto al de su trabajo habitual, o en el trayecto que tenga que recorrer. Resulta controvertido para eventos traumáticos o súbitos, especialmente cardiovasculares, y más en contagio biológico de un trabajador desplazado a zona endémica.

Abstract

The *accident in mission* term refers to those accidents occurred to the worker in the performance of a mission entrusted by the employer in a place different from their usual work, or on the way having to go. Its consideration can be controversial in cases of traumatic or sudden events, specially cardiovascular events, and even more in those cases of biological infection of a worker displaced to an endemic area.

Palabras clave

Accidente de Trabajo, Accidente en misión, contingencia laboral, daño laboral, salud laboral, Accidente in itinere

Keywords

Work accident, accident in mission, occupational injury, occupational damage, occupational health, accident in itinere

1. LA DOCTRINA JURISPRUDENCIAL ANTERIOR A 2007

El accidente “en misión” es una construcción jurisprudencial antigua, que ha experimentado cambios importantes en la extensión de su ámbito, si bien el concepto de misión ha permanecido inalterado (el desplazamiento, por orden del empresario, para realizar una tarea determinada en otro lugar, que incluye la vuelta tras la terminación de dicho encargo).

A continuación se presentará el escenario jurisprudencial reiterado hasta una Sentencia del TS del 6 de marzo de 2007 [P.: Aurelio Desdentado Bonete]. Hasta esta STS, la doctrina vigente se identificaba con una visión totalizadora del accidente en misión, por la que lo acaecido durante la misión, salvo algunas excepciones, se consideraba AT en misión.

En 2007 se produjo una unificación de la doctrina, verdaderamente relevante, al inaugurarse otra doctrina jurisprudencial, reiterada hasta la fecha, por la que solo se considerarían accidentes en misión los acaecidos en tiempo y lugar de trabajo.

Por fortuna, en la sentencia de contraste que figura en la STS de 2007, hay otra STS de 24 de septiembre de 2001, que alude a otra STS de 4 mayo de 1998, que contienen los rasgos principales de la doctrina anterior¹.

¹ SEMPERE NAVARRO, Antonio V.: Rectificación del concepto de accidente de trabajo en misión. REPERTORIO DE JURISPRUDENCIA 9/2007. ARANZADI

En primer lugar, se ofrece una visión muy resumida de sus hechos: el trabajador era conductor de autobús y realizaba rutas turísticas por diversas rutas europeas. Mientras descansaba en un hotel, sufrió un infarto agudo de miocardio.

1.1. Principales argumentos de esta doctrina jurisprudencial

He diferenciado, en sus Fundamentos de Derecho² 2º a 5º, los diferentes vértices de esta polígono, que actúan como premisas de un silogismo o como argumentos de un razonamiento.

Argumento 1º (FD 2º). Según el FD 2º de esta sentencia, tras indicar que “su trabajo era itinerante”, añade que “es evidente que el mal le sobreviene fuera de sus horas de trabajo, pero cuando permanece bajo la dependencia de la empresa, cuya organización y prestación de servicios objeto de su actividad económica impide al trabajador reintegrarse a su vida privada, al domicilio familiar y a la libre disposición sobre su propia vida”. El hecho de encontrarse “bajo la dependencia de la empresa”, es de tal importancia en esta Sentencia, que suplente el hecho de no encontrarse en tiempo y lugar de trabajo.

Argumento 2º (FD 3º). “El accidente de trabajo en misión es una lógica derivación del concepto de AT *in itinere*, porque si este segundo concepto consiste en el soportado por el trabajador en el obligado desplazamiento desde su domicilio al lugar de prestación de los servicios, o, una vez acabada la jornada, desde el lugar de prestación de los servicios hasta su domicilio habitual, ya que la ley entiende que a tales trayectos y riesgos debe extenderse la protección proporcionada por la empresa”. Esta estrecha relación entre los accidentes *in itinere* y en misión es muy propia de esta doctrina jurisprudencial anterior a 2007.

Argumento 3º (FD 3º). “(. . .) con mayor razón deberá extenderse tal protección cuando la prestación de los servicios y sus condiciones y circunstancias impiden al trabajador aquel regreso, y excluyen la necesidad de reintegrarse al lugar de reanudación de las tareas profesionales, porque tal lugar no es abandonado al concluir y, por eso, es innecesario el reintegro, ya que el trabajador “itinerante”, como con expresión real le definen los hechos probados, está en ese itinerario desde que abandona su domicilio hasta que vuelve a él, cuando concluye las tareas que tiene encomendadas”. Continúan estas supuestas similitudes entre accidente en misión y accidente *in itinere*.

Argumento 4º (FD 4º). Las únicas excepciones a esta doctrina jurisprudencial, basadas ciertamente en la supuesta ruptura de la dependencia de la empresa, son las siguientes:

- “Cuando el trabajador rompe la dependencia y dispone de su tiempo y de su actuación”.
- “Es indiscutible que si el representante de la Empresa durante el viaje modificara horarios o rutas, el conductor tendría que acomodarse a ellos adaptando la satisfacción de sus propias necesidades a las nuevas instrucciones”.
- Como ejemplo de ruptura del nexo causal, esta sentencia señala que “nuestra sentencia de 10 de febrero de 1983 negó la naturaleza de accidente de trabajo a la muerte de quien

² STS de 24 de septiembre de 2001

se encontraba “en misión” por cuenta de su empresa, pero que, aprovechando el descanso propio de un día festivo concurrente, acudió a una playa pública, donde falleció a causa de asfixia por inmersión”.

Argumento (FD 5º)

La sentencia objeto del recurso de casación supone el “quebrantamiento de la unidad de la doctrina, pues contradice abiertamente la expuesta por esta Sala en las dos sentencias citadas por el recurrente, que coinciden en amparar al trabajador “en misión contra los males que sufra”.

Esta sentencia de contraste es una síntesis completa de la doctrina vigente hasta 2007. Resulta innegable que “este criterio totalizador dominó durante mucho tiempo los pronunciamientos jurisprudenciales”³.

1.2. El accidente de relevo: una subespecie del accidente en misión

La sentencia de contraste alude varias veces a otra STS, concretamente de 4 de mayo de 1998. A tenor de esta doctrina, el accidente de relevo se consideraba accidente de trabajo. El supuesto enjuiciado en dicha STS [P.: José María Marín Correa], consistía en un “conductor de camión (...) estando a bordo del vehículo en que laboraba, si bien en ocasión de hacerlo el compañero con quien compartían la actividad, pues se relevaban, sufrió una indisposición”.

Desde la doctrina vigente, o doctrina anterior como se califica en estas líneas, se aplica aquellas tesis totalizadoras, no solo al accidente en misión de un conductor aunque fuera del tiempo y lugar de trabajo, sino también a su compañero conductor, que se releva con él y que sufre un ACV cuando descansa en la cabina.

A causa de esta derivación de la llamada doctrina anterior es por lo que me refiero al “accidente de relevo” como una subespecie del accidente en misión.

“Se ha derivado la calificación como accidente de trabajo (...) puesto que se amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en el trabajador, en consideración a la prestación de sus servicios aparece sometido a las decisiones de la empresa, incluso sobre su alojamiento, medios de transporte, etc., de tal modo que el deber de seguridad⁴, que es una de las causas de responsabilidad empresarial, abarca a todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de servicios”.

Esta STS añade otro argumento en favor del “accidente de relevo como AT, “dado que no hay ni siquiera suspensión de la situación de actividad laboral, porque sucede a bordo del camión, aunque en situación de relevo activo, pero con presencia y disponibilidad plena en el propio puesto de trabajo”.

³ ACTUALIDAD LABORAL, nº 21. Primera quincena de diciembre de 2007, p. 2643

⁴ El deber de seguridad del empresario es muy antiguo. Véase AURELIO DESDENTADO BONETE-MAGDALENA NOGUERA GUASTAVINO: “Las transformaciones del accidente de trabajo entre la Ley y la Jurisprudencia (1900-2000)”. REVISTA DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES, nº 24 (2000), pp. 31-67

Los rasgos destacables de esta STS de 1998 son:

- Equiparación del tiempo de trabajo al tiempo de disponibilidad.
- La “dependencia de la empresa”, en grado total, o lo que es lo mismo, que se encuentre “sometido a las decisiones de la empresa”.
- El deber de seguridad del empresario.
- Aunque se encuentre en periodo de descanso, la STS aprecia una “conducta que no rompa el nexo causal”.
- En definitiva, el “relevo activo” implica la “presencia y disponibilidad plena en el propio puesto de trabajo”.

2. LA STS DE 6 DE MARZO DE 2007 Y LA UNIFICACIÓN DE LA DOCTRINA

En resumen, en la STS de 2007 encontramos ambas doctrinas, la anterior, ya tratada, y la unificada en aquel momento, abordada a continuación. Destaca Sempere que “lo más trascendente de la sentencia de 6 de marzo de 2007 es su deseo de poner orden en una zigzagueante doctrina”⁵.

Aquella unificación de la doctrina no pasó desapercibida para nadie. “El Tribunal Supremo, en un Pleno de su Sala de lo Social, ha modificado su criterio y apunta una doctrina nueva y distinta”⁶.

A continuación, se profundiza en los “nervios” principales de la “unificación de la doctrina” operada por la Sentencia de 6 de marzo de 2007.

Se contrastan las cinco ideas clave de la STS de cuatro de mayo de 1998, sobre el accidente de relevo, como los cinco argumentos de la STS de 24 de septiembre de 2001, sobre los accidentes en misión fueron revisados por la STS de 6 de marzo de 2007, que inició una nueva doctrina jurisprudencial.

⁵ SEMPERE NAVARRO, Antonio V.: Rectificación del concepto de accidente de trabajo en misión. REPERTORIO DE JURISPRUDENCIA 9/2007. ARANZADI

⁶ “Accidente de trabajo en misión: delimitación restrictiva”. ACTUALIDAD LABORAL, nº 21 (2007), p. 2644

	DOCTRINA ANTERIOR A STS de 6 de marzo de 2007	UNIFICACIÓN DE LA DOCTRINA⁷ STS de 6 de marzo de 2007
STS de 4 de mayo de 1998 ACCIDENTE DE RELEVO	La “dependencia de la empresa”, en grado total, o lo que es lo mismo, porque se encuentra “sometido a las decisiones de la empresa”.	Cuando se ha abordado la doctrina anterior, se ha aludido concretamente al “accidente de relevo”. A sensu contrario de lo expresado en la STS de 4 de mayo de 1998, decaen todas las razones esgrimidas en favor de la laboralidad de dicho accidente de relevo, puesto que, en definitiva, dicho accidente no tiene lugar en tiempo de trabajo en sentido estricto.
	El deber de seguridad del empresario	
	Aunque se encuentre en periodo de descanso, la STS aprecia una “conducta que no rompe el nexo causal”.	
	En definitiva, el “relevo activo” implica la “presencia y disponibilidad plena en el propio puesto de trabajo”.	
STS de 24 de septiembre de 2001 ACCIDENTE EN MISIÓN De un modo sencillo, a continuación se exponen sus aspectos principales (columna derecha)	“El accidente de trabajo en misión es una lógica derivación del concepto de AT <i>in itinere</i> , porque si este segundo concepto consiste en el soportado por el trabajador en el obligado desplazamiento desde su domicilio al lugar de prestación de los servicios, o, una vez acabada la jornada, desde el lugar de prestación de los servicios hasta su domicilio habitual, ya que la ley entiende que a tales trayectos y riesgos debe extenderse la protección proporcionada por la empresa”. Esta estrecha relación entre los accidentes <i>in itinere</i> y en misión es muy propia de esta doctrina jurisprudencial anterior a 2007.	“Tampoco cabe encuadrar el supuesto en el accidente <i>in itinere</i> en el sentido de que la lesión se produce cuando el trabajador estaba regresando a su domicilio una vez realizado el transporte. No es así, en primer lugar, porque la lesión no tiene lugar en el trayecto, sino en el hotel durante el descanso; tampoco el punto de llegada es el domicilio del trabajador y por último no se ha producido un accidente, sino una enfermedad”. “El accidente <i>in itinere</i> “se limita a los accidentes en sentido estricto, esto es, las lesiones súbitas y violentas producidas por un agente externo y no a dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y manera de manifestación”.

⁷ Todos textos entrecuadrados de esta columna han sido extraídos de la STS de 6 de marzo de 2007 [P.: Aurelio Desdentado Bonete]

<p>STS de 24 de septiembre de 2001 ACCIDENTE EN MISIÓN De un modo sencillo, a continuación se exponen sus aspectos principales (columna derecha)</p>	<p>“(. . . .) con mayor razón deberá extenderse tal protección cuando la prestación de los servicios y sus condiciones y circunstancias impiden al trabajador aquel regreso, y excluyen la necesidad de reintegrarse al lugar de reanudación de las tareas profesionales, porque tal lugar no es abandonado al concluir y, por eso, es innecesario el reintegro”.</p>	<p>“La Directiva 2002/15 CE distingue entre tiempo de trabajo, tiempo de disponibilidad y tiempo de descanso. En el primero, se está en el lugar del trabajo, a disposición del empresario en el ejercicio de las tareas normales, realizando funciones complementarias o en periodos de carga o descarga. En el tiempo de disponibilidad no se permanece en el lugar de trabajo, pero se está disponible para responder a posibles instrucciones que ordenen emprender o reanudar la conducción. El tiempo de disponibilidad se define precisamente por oposición a “los períodos de pausa o descanso”.</p>
		<p>“No puede considerarse correcto el criterio que sostiene que durante todo el desarrollo de la misión el trabajador se encuentra en tiempo y lugar de trabajo”. “No todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento ni tampoco realización de la actividad laboral”.</p>
<p>STS de 24 de septiembre de 2001 ACCIDENTE EN MISIÓN De un modo sencillo, a continuación se exponen sus aspectos principales (columna derecha)</p>	<p>Las <u>únicas excepciones</u> a esta doctrina jurisprudencial con un carácter marcadamente tuitivo de todo el tiempo en misión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Cuando el trabajador rompe la dependencia y dispone de su tiempo y de su actuación”. • “Es indiscutible que si el representante de la Empresa durante el viaje modificara horarios o rutas, el conductor tendría que acomodarse a ellos adaptando la satisfacción de sus propias necesidades a las nuevas instrucciones”. • Como ejemplo de ruptura del nexo causal, esta sentencia señala que “nuestra sentencia de 10 de febrero de 1983 negó la naturaleza de accidente de trabajo a la muerte de quien se encontraba “en misión” por cuenta de su empresa, pero que, aprovechando el descanso propio de un día festivo concurrente, acudió a una playa pública, donde falleció a causa de asfixia por inmersión”. 	<p>No hay excepciones a la doctrina jurisprudencial unificada</p>

<p>STS de 24 de septiembre de 2001 ACCIDENTE EN MISIÓN De un modo sencillo, a continuación se exponen sus aspectos principales</p>	<p>La sentencia objeto del recurso de casación supone el “quebrantamiento de la unidad de la doctrina, pues contradice abiertamente la expuesta por esta Sala en las dos sentencias citadas por el recurrente, que coinciden en amparar al trabajador “en misión” contra los males que sufra”.</p>	<p>“En el caso examinado la lesión se ha producido durante el tiempo de descanso; un descanso que, por exigencias del tipo de trabajo, ocurre fuera del ámbito privado normal del trabajador, pero que no se confunde con el tiempo de trabajo en ninguna de sus acepciones”.</p> <p>“Deja constancia de que la doctrina es nueva y se aparta de sus precedentes”⁸. Y así dice que “por todo lo expuesto, y con rectificación expresa de la doctrina de la sentencia de contraste, procede desestimar el recurso”.</p>
---	--	---

De un modo esquemático se han mostrado los aspectos principales de este notable cambio jurisprudencial.

Tras la lectura de los apartados anteriores, la validez de esta sentencia⁹ para unificación de la doctrina es incontestable con respecto de los ACV en misión, en particular, y con respecto de los AT, en general.

3. CONCEPTUACIÓN Y REQUISITOS

Comenzamos con la definición de los accidentes “en misión”. A primera vista, estos son “(...) una especie del género accidentes de trabajo, y de creación jurisprudencial”¹⁰.

Más concretamente, “el accidente en misión es un concepto jurisprudencial que ha sido acuñado por doctrina y jurisprudencia” porque “no existe una definición legal de esta modalidad de accidente (...) confeccionada por la jurisprudencia atendiendo a supuestos concretos que se han planteado ante los tribunales”¹¹.

En resumen, entendemos como accidente en misión “el sufrido por el trabajador con motivo del desplazamiento por razón de su actividad profesional (STCT de 22 de marzo de 1979 [RTCT 1979, 1816]), o “durante el cumplimiento de una misión o actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo” (STS de 11 de enero de 1962)”¹².

En consecuencia, es englobable en dicha calificación tanto el accidente que pueda acontecer en el trayecto que el trabajador tenga que recorrer para el cumplimiento de la misión o actividad laboral, como el sobrevenido en el desempeño de la misma en tiempo de trabajo, así como durante la realización de los actos directamente vinculados a la encomienda.

⁸ ACTUALIDAD LABORAL, nº 21. Primera quincena de diciembre de 2007, p. 2644

⁹ STS de seis de marzo de dos mil siete

¹⁰ TASCÓN LÓPEZ, RODRIGO: El accidente de trabajo en misión. TIRANT LO BLANCH. Valencia (2010), p. 20

¹¹ FERNÁNDEZ COLLADOS, M^a BELÉN: “La presunción de laboralidad del apartado 3 del art. 115 LGSS y el accidente “en misión”. Revista doctrinal ARANZADI SOCIAL, nº 7319 (2004). ARANZADI, pp. 2-3

¹² FERNÁNDEZ COLLADOS, M^a BELÉN: “La presunción de laboralidad del apartado 3 del art. 115 LGSS y el accidente “en misión”. Revista doctrinal ARANZADI SOCIAL, nº 7319 (2004). ARANZADI, p. 2

Con independencia de que se trate de enfermedades comunes que al darse en tiempo y lugar de trabajo, opera con respecto de ellos la presunción de laboralidad reiterada por la jurisprudencia. Si tales accidentes no suceden en tiempo de trabajo, no serán accidentes de trabajo. Ante la posibilidad de que la contingencia determinante sea enfermedad común o accidente laboral, la STS de 15 de noviembre de 1999 nos ilustra al respecto, pues “no puede llevar a la conclusión que cualquier muerte que se produzca fuera del trabajo, por lesión cardíaca o cerebral, es decir por padecimientos en principio de naturaleza común, deba ser calificada como ANL, pues entonces se llegaría al absurdo de calificar como ANL cualquier fallecimiento que se produjera súbitamente, abstracción hecha del medio y circunstancias que le rodearan”¹³. La contingencia determinante será la enfermedad común.

Por ello, los polos de esta situación son exclusivamente el accidente de trabajo o la enfermedad común.

Al comienzo de estas líneas, expresaba en letra cursiva las importantes consecuencias para la acción protectora del Sistema de Seguridad Social que presumía de este cambio jurisprudencial, como ha ocurrido en los ámbitos de las prestaciones por incapacidad, temporal y permanente, así como en las prestaciones por muerte y supervivencia, como son las pensiones de viudedad y las de orfandad.

Como es sabido, a tenor de la contingencia (accidente de trabajo o enfermedad común, en estos casos), se infieren importantes consecuencias en las prestaciones de Seguridad Social derivadas (cálculo de base reguladora de las pensiones y subsidios, así como las indemnizaciones a tanto alzado en el caso de pensiones de viudedad y de orfandad, fundamentalmente).

Un sencillo análisis de esta conceptualización implica la concurrencia de tres requisitos, que han de estar presentes en cada uno de los supuestos considerados como accidente en misión.

Tales requisitos son:

- a) *De lugar.* El accidente ha de transcurrir fuera del centro de trabajo. De hecho, en estos casos la jurisprudencia considera como centro de trabajo el lugar en el que el trabajador se ve precisado a realizar las tareas encomendadas.
- b) *Causal.* El desplazamiento debe ser motivado por razón del cumplimiento de la actividad laboral, de las órdenes o instrucciones de la empresa para realizar su trabajo.
- c) *Temporal.* El accidente ha de sobrevenir en tiempo de trabajo, en cumplimiento de las órdenes del empresario, no en los momentos de ocio y esparcimiento del trabajador¹⁴.

¹³ STS de quince de noviembre de mil novecientos noventa y nueve

¹⁴ FERNÁNDEZ COLLADOS, M^a BELÉN: “La presunción de laboralidad del apartado 3 del art. 115 LGSS y el accidente “en misión”. Revista doctrinal ARANZADI SOCIAL, nº 7319 (2004). ARANZADI, p. 3

Cuando se ha abordado la doctrina anterior, se ha aludido concretamente al “accidente de relevo” como sub especie del accidente en misión. Tras la STS de 6 de marzo de 2007, decaen todas las razones esgrimidas en favor de la laboralidad de dicho accidente de relevo, puesto que, en definitiva, dicho accidente no tiene lugar en tiempo de trabajo en sentido estricto.

4. DISTINCIÓN DE OTROS TIPOS DE ACCIDENTE

Rasgo innegable de la llamada doctrina anterior es que “el accidente en misión constituye una modalidad específica de accidente de trabajo que hay que diferenciar del accidente *in itinere* y del accidente que pudiera afectar a los denominados “trabajadores itinerantes”¹⁵.

Se incluyen estas distinciones porque forman parte de la doctrina jurisprudencial, sea vigente o no.

4.1. Accidente en misión y accidente *in itinere*

Aunque BORRAJO dice que “la delimitación de uno y otro tipo de accidente –en misión e *in itinere*– puede ser compleja, pero solo en el orden fáctico”¹⁶, entiendo que en el momento presente hay argumentos jurídicos, además de los fácticos.

Definición	
ACCIDENTE EN MISIÓN	ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>
Se ha querido ver una cuasi definición normativa de los accidentes en misión. Así, “las previsiones normativas del art. 115 LGSS solo se refieren a el, si acaso, de forma indirecta. En concreto, la contenida en el art. 115.2.c) que establece que tendrán la consideración de accidentes de trabajo “los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario” y, de forma más general, la propia presunción ya mencionada del apdo. 3 del art. 115 LGSS, según la cual, se presume, “salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y lugar de trabajo” ¹⁷ .	Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo” 115 a. LGSS.
Se trata de una antigua construcción jurisprudencial, sin perjuicio de la primera visión totalizadora y la posterior doctrina más restrictiva (STS 6/03/2007).	

¹⁵ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 5

¹⁶ BORRAJO DACRUZ, EFRÉN: “El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales”. ACTUALIDAD LABORAL, nº 5 (2007), pp.540-556

¹⁷ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 5

Régimen Jurídico	
ACCIDENTE EN MISIÓN	ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>
“Se entiende que si bien el accidente <i>in itinere</i> y el accidente en misión guardan cierta similitud, su régimen jurídico no es el mismo, puesto que <u>al accidente en misión resulta aplicable el art. 115.1 de la LGSS (accidente de trabajo propio)</u> ” ¹⁸ .	“Se entiende que si bien el accidente <i>in itinere</i> y el accidente en misión guardan cierta similitud, su régimen jurídico no es el mismo, <u>puesto que el accidente in itinere se considera un tipo especial (accidente de trabajo impropio)</u> ” ¹⁹ .

Presunción de Laboralidad	
ACCIDENTE EN MISIÓN	ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>
“La presunción del art. 115.3 LGSS se refiere a cualquier lesión exteriorizada en tiempo y lugar de trabajo se presume accidente de trabajo, salvo prueba en contrario” ²⁰ .	“No rige para este tipo de accidente la presunción de laboralidad establecida en el art. 115.3, que se refiere exclusivamente a los accidentes acaecidos en tiempo y lugar de trabajo; descartando, en consecuencia, que los desplazamientos constituyan tiempo de trabajo y que el medio de locomoción utilizado pueda constituir en alguna forma lugar de trabajo” ²¹ .
“En los supuestos de accidentes producidos durante el tiempo y lugar de trabajo será la empresa, la mutua o las entidades gestoras las que hayan de probar que la lesión no guarda relación con el trabajo” ²² .	“La caracterización como laboral del accidente que tiene lugar en estas circunstancias se basa en que el desplazamiento, y los accidentes que ocurran en este trayecto, se producen no como consecuencia, sino con ocasión” ²³ .
	“No cabe calificar como accidente <i>in itinere</i> aquellos supuestos en que se rompe el nexo de causalidad (o si se quiere, de ocasionalidad) entre accidente y trabajo. En este sentido y como es sobradamente conocido, para mantener la conexión es necesario que se cumplan una serie de elementos o requisitos” ²⁴ .
	“Las enfermedades o dolencias que se manifiesten durante el desplazamiento al ir o volver del trabajo (...) se excluyen del concepto de accidente <i>in itinere</i> al limitarse este a los accidentes en sentido estricto, esto es, <i>a las lesiones súbitas o violentas producidas por agentes externos</i> ” ²⁵ .

¹⁸ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 9

¹⁹ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 9

²⁰ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 4

²¹ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 4

²² CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014)

²³ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 3

²⁴ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 3

²⁵ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 4

Carga de la Prueba	
ACCIDENTE EN MISIÓN	ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>
“En los supuestos de accidentes sucedidos durante el tiempo y lugar de trabajo será la empresa, la mutua o las entidades gestoras las que hayan de probar que la lesión no guarda relación con el trabajo” ²⁶ .	“El accidente <i>in itinere</i> solo se considera existente cuando concurren los requisitos (...) que deben ser probados por el trabajador o sus causahabientes” ²⁷ .
Significado del “Desplazamiento”	
ACCIDENTE EN MISIÓN	ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>
“El desplazamiento que conlleva un accidente en misión es un desplazamiento ocasional con la finalidad de realizar un trabajo no habitual en un lugar distinto del establecido en el contrato” ²⁸ .	“En lo que respecta al accidente <i>in itinere</i> (...) desplazamiento que se realiza ordinaria y habitualmente entre el domicilio habitual y lugar de trabajo” ²⁹ .
“En el accidente en misión se producen efectivamente desplazamientos del trabajador con objeto de realizar una actividad encomendada por la empresa. Concurren, en consecuencia, dos elementos determinantes: el primero de ellos es que el desplazamiento , que no ha de tener como destino el lugar de trabajo habitual, es absolutamente necesario para cumplir una misión laboral específica; el segundo, que existe un mandato empresarial de realizar una actividad concreta (misión) que puede ser (normalmente lo es, aunque no tiene que serlo necesariamente) una actividad ajena, o cuando menos no habitual, a la pactada en el contrato de trabajo. En síntesis: desplazamiento para cumplir por orden del empresario una tarea laboral que no suele ser la habitual del trabajador” ³⁰ .	“La afirmación legal que afecta al accidente <i>in itinere</i> lo es únicamente con respecto a la relación de causalidad con el trabajo, mientras que la presunción del art. 115.3 LGSS se refiere a que cualquier lesión exteriorizada en tiempo y lugar de trabajo se presume accidente de trabajo, salvo prueba en contrario” ³¹ .
<i>A sensu contrario</i> , el accidente “en misión se produce durante la ejecución del trabajo	La ida y vuelta del domicilio al trabajo y viceversa es la razón de ser del accidente <i>in itinere</i>
	“En una palabra, entre el accidente de trabajo en misión y el accidente <i>in itinere</i> hay una clara distinción conceptual: en el accidente <i>in itinere</i> la lesión no se produce durante la ejecución del trabajo, sino antes, o bien después de esa prestación” ³² .

²⁶ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente *in itinere* del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014)

²⁷ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente *in itinere* del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 5

²⁸ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente *in itinere* del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 6

²⁹ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente *in itinere* del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 6

³⁰ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente *in itinere* del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), pp. 5-6

³¹ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente *in itinere* del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 4

³² BORRAJO DACRUZ, EFRÉN: “El accidente de trabajo *in itinere*: ampliaciones judiciales”. ACTUALIDAD LABORAL, nº 5 (2007), pp.540-556

4.2. Accidente “en misión” y trabajo itinerante

Conceptuación	
ACCIDENTE EN MISIÓN	TRABAJO ITINERANTE
<p>“En el trabajo en misión”, puntualizará la jurisprudencia, “estamos ante una misión específica en el marco de un trabajo que se desarrolla normalmente en un lugar determinado y se encarga al trabajador la realización de un servicio en otro lugar distinto” –STS de 6 de marzo de 2007–³³.</p>	<p>“En el trabajo itinerante, el desplazamiento es inseparable del trabajo (...) el accidente se produce mientras se trabaja, ya que este desempeño implica en sí mismo la movilidad”³⁴.</p> <p>“Hay un trabajo itinerante, cuya ejecución exige, precisamente, ese desplazamiento. Tal sucede, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En el trabajo del empleado-repartidor de productos a domicilio; - En el trabajo del empleado-mensajero; - En el de instalador eléctrico. <p>En general, en cualquier actividad que ha de desempeñar un trabajador que, por su condición de tal, ha de trabajar fuera de su centro de trabajo y que, por tanto, ha de desplazarse”³⁵.</p>

Normativa aplicable	
<p>“El accidente que se produce durante la realización del trabajo que constituye el objeto de la misión sigue el régimen ordinario del artículo 115.1 de la LGSS, siéndole de aplicación la presunción de laboralidad que contiene al art. 115.3 de la LGSS (accidente laboral propio)”³⁶.</p>	<p>Entiendo que tanto el 115.1 (con ocasión o por consecuencia) como el 115.3 (en tiempo y lugar de trabajo)</p>

ACCIDENTE EN MISIÓN	TRABAJO ITINERANTE
Desplazamiento y Actividad	
<p>“Lo característico por tanto, y esto es lo que diferencia al trabajo en misión del trabajo itinerante, es que los dos elementos que lo definen, aun íntimamente relacionados, <u>se pueden desdoblar y considerarse de forma separada y autónoma</u>, esto es, el trabajo y el desplazamiento propio de la misión”³⁷.</p>	<p>“Lo característico por tanto, y esto es lo que diferencia al trabajo en misión del trabajo itinerante, es que (...) en los trabajadores itinerantes, el desplazamiento es consustancial a la prestación de servicios y, por tanto, <u>imposible de desdoblar o separar</u>”³⁸.</p>

³³ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 6

³⁴ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 6

³⁵ BORRAJO DACRUZ, EFRÉN: “El accidente de trabajo *in itinere*: ampliaciones judiciales”. ACTUALIDAD LABORAL, nº 5 (2007), p. 553

³⁶ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014), p. 6

³⁷ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014)

³⁸ CARRIZOSA PRIETO, ESTHER: “El accidente in itinere del “trabajador en misión” ¿Imposible concurrencia?. REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO DEL TRABAJO, nº 171 (2014)

5. CONSIDERACIONES FINALES

Cabe la posibilidad de que estas líneas puedan resultar comprensibles, válidas y útiles para los que frecuenten el Derecho de la Seguridad Social.

Además, la experiencia profesional y los singulares apremios derivados centran nuestra proximidad al accidente en misión.

Estas líneas, aderezadas con la experiencia de su autor, han sido preparadas con la única meta de ir cruzando sucesivos círculos relativamente concéntricos para que cada lector alcance lo que necesite en este ámbito.

