

El accidente *in itinere* en patinete (STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, AS/2014/1862)

Commuting accident: a broad interpretation of the mechanical element

JOSÉ SÁNCHEZ PÉREZ

PROFESOR ACREDITADO CONTRATADO DOCTOR DERECHO DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL
UNIVERSIDAD DE GRANADA

Resumen

El accidente de trabajo *in itinere* ha ocupado, desde su aparición en el ámbito normativo de nuestro país, un lugar de permanente debate tanto doctrinal como jurisprudencial. En el presente ensayo se analizan los elementos concurrentes del accidente de trabajo *in itinere*: teleológico (determinado porque la finalidad principal y directa del trayecto del viaje esté determinada por el trabajo), cronológico (indicador de que el accidente se produzca durante un tiempo prudencial que normalmente se invierta en el trayecto), topográfico (expresivo de que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo y viceversa) y mecánico (consistente en que el trayecto se efectúe a través de un medio normal de transporte). Finalmente se analiza el uso del patinete como medio de transporte en el trayecto de ida y vuelta al trabajo a tenor de la reciente doctrina jurisprudencial.

Abstract

Commuting accident has taken, ever since its emergence in our normative front, an on-going debate both doctrinal and jurisprudential. This essay carries out an analysis on the converging features in commuting accident: teleological (showing that the main and direct purpose of the journey is work-related); chronological (showing the accident took place within usual and reasonable commuting time); topographic (showing that the accident occurs on the usual way taken to or from work) and mechanical (the journey is made by a conventional means of transport). Finally, the use of a skateboard as a proper means of transport to and from work is analysed, according to new jurisprudence.

Palabras clave

Accidente de trabajo; *in itinere*; elemento mecánico; patinete; jurisprudencia.

Keywords

Accident at work; commuting accident; mechanical element; skateboard; jurisprudence.

1. LA AMPLIACIÓN DEL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO: EL ACCIDENTE OCURRIDO A LA IDA O VUELTA DEL TRABAJO

La inclusión del accidente de trabajo, elaborado desde la figura del trabajador por cuenta ajena en un sistema que pretende la universalidad, ha deparado un doble desbordamiento¹: de una parte, de carácter subjetivo, al incorporar a sujetos que no ostentan la condición de trabajadores a través de la técnica de la asimilación; de otra parte, de carácter objetivo, al incluir ámbitos de protección que quedan fuera del poder y control empresarial, como de forma significativa ocurre con el accidente *in itinere* acentuando la objetivación del riesgo.

¹ MERCADER UGUINA, J., NOGUEIRA GUASTAVINO, M.: “Trabajo por cuenta ajena y sujeto protegido contra el accidente de trabajo: historia de una divergencia” en AA.VV. *Cien años de Seguridad Social. A propósito del centenario de la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900*, Fraternidad Muprespa, Madrid, 2000, cit., págs. 304.

En el primer lugar de esta interpretación extensiva se encuentra el accidente *in itinere* (artículo 115.2.a) LGSS), conceptualizado como aquél que sufre el trabajador al ir o al volver del trabajo, quedando fuera sin embargo de la presunción a favor del accidente de trabajo que establece el párrafo 3º del mismo artículo. De este modo, la asimilación del accidente *in itinere* queda limitada a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agentes externos) y no a las dolencias y procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación². Del planteamiento legal reproducido se desprende que el accidente *in itinere* constituye una modalidad de accidente de trabajo que se traduce en una especie del género que regula el artículo 115 LGSS³.

1.1. El surgimiento de la nueva especialidad de accidente de trabajo

La figura del accidente *in itinere* viene propiciada por el alcance de la regulación contenida en la ley de accidentes de trabajo de 1900 con su fórmula de doble causalidad: la directa «*por consecuencia*», y la indirecta «*con ocasión*». De esta forma, la referencia a las lesiones sufridas «*con ocasión*» de la prestación de la actividad laboral hace posible la extensión del concepto a las lesiones sufridas por el trabajador al ir o al volver del trabajo.

La mayoría de las asimilaciones legales incorporadas a la LGSS –artículo 115.2– fueron de creación jurisprudencial y posteriormente incorporadas al texto normativo. Se traduce así el papel de fuente del Derecho, contenida en el núm. 6 del artículo 1º del CC al atribuir la función de complementar «*el ordenamiento jurídico con la doctrina que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales del Derecho*». Quedan así perfilados los diferentes papeles que corresponden a las fuentes del Derecho, reconocidas formalmente por el ordenamiento jurídico y la jurisprudencia, de modo que «*aquellas declaran el Derecho, mientras que ésta realiza el Derecho*». La jurisprudencia vendría a ofrecer así, en cierta medida, una función creadora sobre la base de las fuentes positivizadas.

La primera asimilación legal y la más relevante aparece en la letra a) del artículo 115.2, y se trata de los accidentes *in itinere*. La idea fundamental que subyace en la construcción jurisprudencial del accidente *in itinere* es que sólo puede calificarse como tal aquél que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo.

Finalmente la consolidación de la expresión mixta (latín-castellano) que recibe el supuesto (accidente de trabajo *in itinere*) se produce a través de la doctrina de los Tribunales, «*constituyendo un precioso e inmejorable ejemplo de norma que positiva criterios previamente acogidos por los Tribunales*» (SEMPERE NAVARRO). La denominación aparece por primera vez, al menos en sede judicial suprema, en la sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 1954⁴. El término aludido fue el que finalmente se ha impuesto aunque, como señala CAVAS MARTÍNEZ, algunas sentencias recurrieron en una primera fase a otras

² SSTS 20-03-1997 (RJ 2590), RCU 2726/1996, 21-12-1998 (RJ 1999\314), RCU 722/1998, y 30-05-2000 (RJ 5891), RCU 468/1999, entre otras.

³ GARCÍA QUIÑONES, J.C.: “Reafirmación jurisprudencial del elemento teleológico en el accidente de trabajo *in itinere* (Comentario a la STS 4ª, de 20 de junio de 2002)”, *RL núm. 11*, 2003, pág. 68.

⁴ STS 01-07-1954 (RJ 1840).

denominaciones como «*accidente en el trayecto*»⁵, «*accidente laboral en el camino*»⁶, «*accidente de tránsito*»⁷, «*accidente itinerario*»⁸ o «*accidente laboral en ruta*»⁹.

El reconocimiento de la nueva figura como accidente de trabajo a nivel Internacional se produce a través del artículo 7 del Convenio núm. 121 OIT (1964)¹⁰.

En cuanto a la normalización de la nueva figura jurídica en nuestro ordenamiento jurídico vendrá dada por la adopción expresa llevada a cabo por el legislador a través del artículo 84.5 de la Ley de Bases de 21 de abril de 1966, en virtud del cual: «*Tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen*».

No se trata, en interpretación de la jurisprudencia, de «*una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación*»¹¹. De esta forma, los cambios en los hábitos y costumbres sociales, la evolución tecnológica con la aparición de nuevos y más sofisticados medios de transporte, la aparición de nuevas profesiones en las que la noción de centro de trabajo estable se relativiza, etc., son factores que llevan a revisar de forma constante el concepto de accidente *in itinere*¹². Consecuentemente, las transformaciones sociales y factores de cambio (deslocalización de la vida familiar y domiciliaria, el cambio en el modelo de familia) obligan a una adaptación del alcance de esta noción, asumiendo una interpretación dinámica y cambiante («*sociológica*») en la práctica judicial¹³.

Tal redacción fue asumida y simplificada por el posterior Texto Refundido de 1974 al suprimir la referencia al posible desarrollo reglamentario, manteniéndose la redacción alcanzada en la actual LGSS de 1994.

⁵ STS 8-10-1962 (RJ 4362).

⁶ STS 26-10-1966 (RJ 4684).

⁷ STS 22-01-1971 (RJ 350).

⁸ STCT 15-01-1973 (AR 104).

⁹ STCT 06-06-1986 (AR 4124).

¹⁰ Convenio OIT núm. 121 (1964), artículo 7.1: «Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.2. No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio».

¹¹ STS 28-12-1962 (RJ 1963\282). En el mismo sentido STS 20-11-1975 (RJ 4392).

¹² CAVAS MARTÍNEZ, F.: «*El accidente in itinere*», Tecnos, Madrid, 1994, pág. 11.

¹³ MONEREO PÉREZ, J.L., FERNÁNDEZ AVILES, J.A.: «Determinación de contingencias (Revisión crítica del sentido político-jurídico y de la delimitación técnica de las contingencias profesionales)» en AA.VV., «*Accidentes de Trabajo y Mutuas*», La Ley, Las Rozas, 2008, pág. 146.

2. REQUISITOS GENÉRICOS DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*

Puede apreciarse que la identificación normativa, en su configuración actual, no contiene todos los rasgos que la jurisprudencia exige para su calificación dado que el precepto describe escuetamente que la consideración de accidente de trabajo (artículo 115.2.a LGSS) se corresponde con: «*a. Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*». La insuficiencia del precepto para delimitar el accidente *in itinere* queda en evidencia en la medida en que elude cualquier referencia a la relación con la prestación de trabajo, cuando precisamente la misma se muestra como imprescindible.

La carencia de concreción de la previsión legislativa contribuye a conformar una de las figuras de más imprecisos contornos dentro de nuestro Derecho¹⁴, realidad que limita la posibilidad de construir una teoría general sobre el accidente de trabajo. A tales efectos se plantea como una exigencia la modificación de la LGSS con objeto de reajustar y actualizar el concepto de accidente *in itinere*, introduciendo las precisiones necesarias para aclarar las principales dudas que se plantean¹⁵.

No obstante, el Tribunal Supremo ha intentado aclarar la multiplicidad de supuestos, los requisitos en los que concurre el nexo causal entre el accidente y el trabajo, considerando los presupuestos y el escenario en que se desenvuelven las relaciones laborales para ofrecer la solución más justa a tenor de las previsiones legales, no siendo fácil que se considere la identidad de situaciones para unificar doctrina y ofrecer más seguridad jurídica¹⁶.

La denominación de accidente *in itinere* señala al que se produce «*a través del desplazamiento como acto necesario para la prestación laboral, ya que sin el trabajo no habría desplazamiento y sin desplazamiento no habría accidente*»¹⁷, por lo que se subraya la idea básica de que «*el accidente no se hubiera producido de no haber ido a trabajar*»¹⁸.

En estos trayectos se genera un riesgo cuya relación causal con el trabajo es indirecta, toda vez que el tráfico es un riesgo al que generalmente se expone gran parte de la población pero no es propio de la actividad laboral¹⁹. Se conforma así como laboral una parte importante de la alta siniestralidad que ocasiona el fenómeno de los accidentes de tráfico. Este riesgo propio del desplazamiento, hacia o desde el lugar de trabajo, carece de relación causal inmediata con éste. Es una modalidad de accidente que fue introducida por la jurisprudencia como consecuencia de la ampliación del concepto de accidente de trabajo, que se realizó por los Tribunales, al encuadrar en él los accidentes que de forma indirecta se relacionan con el trabajo.

¹⁴ SEMPERE NAVARRO, A.V., LUJAN ALCARAZ.: “Accidente de Trabajo *in itinere*”, AS, Tomo III, Pamplona, 1996, pág. 1.

¹⁵ SEMPERE NAVARRO, A.V.: “Una reflexión crítica sobre el accidente *in itinere*”, AS, Vol. V, 1999, pág. 8.

¹⁶ FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “Concepto de accidente de trabajo. El riesgo objeto de protección jurídica”, cit., pág., 79.

¹⁷ STS 19-01-2005 (RJ 2534), RCUd núm. 6543/2003.

¹⁸ STS 20-02-2006 (RJ 739), RCUd núm. 4145/2004.

¹⁹ MONEREO PÉREZ, J. L., FERNÁNDEZ AVILÉS, J.A.: “Determinación de contingencias...”, cit., pág. 146.

Se trata, pues, de un accidente de trabajo impropio²⁰ al derivar de circunstancias concurrentes en la actividad laboral, como son las correspondientes al desplazamiento que debe realizar el trabajador para realizar la prestación de servicios. Estos supuestos se limitan a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) pero no alcanzan a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación, como son las enfermedades surgidas o manifestadas en el trayecto de ida o vuelta del trabajo.

3. LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS

La conexión *lugar de trabajo-domicilio del trabajador* se ha venido exigiendo por la jurisprudencia con unos criterios de normalidad que pongan en contacto el desplazamiento concreto efectuado con el trabajo, partiendo del elemento teleológico (concretado como finalidad principal y directa del viaje), cronológico (proximidad horaria a la entrada o salida del trabajo), geográfico (finalidad espacial) y de idoneidad de trayecto, ajeno o no al que sea normal para incorporarse al trabajo o volver al domicilio²¹, (entre otras las sentencias del Tribunal Supremo de 5 de noviembre de 1976²² y 29 de septiembre 1997²³).

3.1. Requisito teleológico

La necesidad del elemento teleológico o nexo de causalidad entre la lesión producida en el trayecto al trabajo y la consideración del propio trabajo como factor causal de ese daño, aparece en el discurso causal del Tribunal Supremo como la piedra angular o elemento clave para considerar la existencia de un accidente *in itinere*²⁴.

Según este requisito, el desplazamiento debe tener como finalidad dirigirse al lugar de trabajo, siendo esencial su no interrupción. Se corresponde con la finalidad principal y directa del viaje que viene determinada por la entrada o salida del trabajo. La jurisprudencia ha matizado que el concepto de accidente *in itinere* «se construye a partir de dos términos – el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador– y de la conexión entre ellos a través del trayecto»²⁵, de modo que no es suficiente con que el accidente se produzca al ir o al volver del trabajo, sino que es necesaria una conexión causal entre domicilio y trabajo²⁶.

De esta forma, los supuestos que interrumpen el nexo causal son las desviaciones del trayecto que puedan obedecer a la conveniencia personal del trabajador, que puedan ser

²⁰ En los accidentes denominados impropios ha de probarse la relación de causalidad que se fija entre lesión y trabajo, mientras que en el accidente propio la relación de causalidad se presume. GARCÍA PAREDES, M^a L.: “Accidente de trabajo: enfermedad congénita. Comentario a la STS (Sala 4^a) de 16 de diciembre de 2005”, *AL*, núm. 9, 2006, pág. 1052.

²¹ SALINAS MOLINA, F.: “El accidente de trabajo en la jurisprudencia social” en AA.VV., *Cien años de Seguridad Social. A propósito del centenario de la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900*, Fraternidad Muprespa, Madrid, 2000, pág. 340.

²² STS 5-11-1976 (RJ 5162).

²³ STS 29-9-1997 (RJ 6851), RCUd núm. 2685/1996.

²⁴ GARCÍA QUIÑONES, J.C.: “Reafirmación jurisprudencial del elemento teleológico en el accidente de trabajo *in itinere* ...cit., pág. 70.

²⁵ STS 29-9-1997, (RJ 6851), RCUd núm. 2685/1996.

²⁶ STS 19-1-2005 (RJ 2534), RCUd núm. 6543/2003.

arbitrarias, injustificadas o revelen por parte del trabajador un fin distinto al desplazamiento con destino al domicilio o al trabajo²⁷, incluyendo aquellos que tienen por finalidad la gestión de asuntos privados²⁸.

La causalidad no se rompe cuando la conducta del trabajador responde a modelos usuales de convivencia o al comportamiento común de las gentes²⁹. A este respecto la noción de accidente de trabajo *in itinere* ha de interpretarse «con amplitud humana en cuanto a justificados desvíos y paradas»³⁰, toda vez que «la continuidad en el tránsito no puede exigirse en forma tan rigurosa que impida cualquier parada accidental o ligera desviación impuesta o aconsejada por circunstancias especiales»³¹. También se aceptaría como accidente de trabajo el desplazamiento para cobrar el salario³²; o por actos sociales con alguna conexión con el trabajo, como el ocurrido al ir o al regresar de comidas de trabajo³³; o la detención o desvío por breve lapso de tiempo para saludar a una compañera de trabajo³⁴.

Por el contrario, este requisito impide considerar como accidente de trabajo el producido en un desplazamiento para realizar gestiones privadas o personales, aunque se realice durante una interrupción autorizada de la jornada laboral, ya que el mismo no guarda ninguna relación con el trabajo, ni aconteció en el trayecto habitual de ida y vuelta entre el domicilio y el lugar de trabajo. Tal sería el caso del desplazamiento para realizar una gestión de tipo tributario³⁵, dirigirse a una consulta médica³⁶, realizar una parada fuera de la ruta normal³⁷ o detenerse en un bar a tomar varias cervezas desviándose del trayecto pertinente³⁸.

Lo verdaderamente importante, en definitiva, es que el viaje no pierda su justificación profesional y sea ajeno a motivos privados o extralaborales que rompan el nexo causal entre las lesiones y el trabajo prestado por cuenta ajena³⁹.

3.2. Requisito temporal o cronológico

El accidente debe producirse dentro del tiempo prudencial que se invierte en el trayecto, de forma que el recorrido no puede verse alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a intereses particulares. El tiempo empleado en el trayecto o la duración del recorrido ha de ser razonable, debiéndose tener en cuenta la

²⁷ KAHALE CARRILLO, D.T.: “Nuevas notas al accidente de trabajo *in itinere*”, *Revista General del Derecho y de la Seguridad Social*, 2010, Madrid, cit. pág. 14.

²⁸ STS 2-11-1970 (RJ 4353).

²⁹ STS 21-05-1984 (RJ 3054).

³⁰ STS 16-11-1965 (RJ 4954).

³¹ STS 27-06-1966 (RJ 3628).

³² STS 10-02-1960 (RJ 196).

³³ STS 21-05-1984 (RJ 3054).

³⁴ La STS 07-05-1958 (RJ 1568).

³⁵ STS 29-3-2007 (RJ 3530), RCUUD núm. 210/2006.

³⁶ STS 10-12-2009 (RJ 2108), RCUUD núm. 3816/2008.

³⁷ STS 15-07-1986 (RJ 4523).

³⁸ STS 10-05-1978 (RJ 1994).

³⁹ RODRÍGUEZ IZQUIERDO, R.: “Infarto de miocardio sufrido en el desplazamiento desde el centro de trabajo al aeropuerto y accidente de trabajo *in itinere*”, *AL*, núm. 5, 2000, pág. 385.

mayor o menor extensión a recorrer, el medio de locomoción utilizado y las circunstancias concurrentes en cada caso⁴⁰. Si el retraso en la iniciación del trayecto o la dedicación de tiempo superior al normal estaban justificados se mantiene la calificación profesional del accidente; de otro modo, se entenderá roto el nexo causal⁴¹.

Dentro de la propia descripción del requisito se encuentra implícita una inevitable interpretación subjetiva que ha sido matizada, no obstante, a través de los criterios que ofrece la jurisprudencia, de modo que no basta una simple demora para desvirtuar la significación profesional del accidente, sino que se han de introducir modificaciones de tiempo o espacio que den lugar a una agravación del riesgo⁴².

El criterio es valorado con cierta flexibilidad al considerarse que un accidente no pierde su carácter de laboral por el hecho de que exista alguna circunstancia que motive la detención del trabajador en el camino habitual de su trabajo al domicilio y, viceversa, siempre que esta parada no sobrepase los límites temporales de lo que debe considerarse normal o habitual. Se considera que no desvirtúa la naturaleza laboral del siniestro el hecho de que ocurra el accidente en hora posterior al ingreso, sin que conste el motivo del retraso⁴³, entendiéndose que la impuntualidad –concretada en un retraso de 45 minutos– puede ser constitutiva de una falta pero no implica la privación del carácter indemnizable del accidente⁴⁴.

Los Tribunales han considerado que no hay ruptura del elemento cronológico en la visita al hijo hospitalizado en centro que se encontraba en el trayecto⁴⁵, ni en la breve parada para almorzar en el domicilio del padre⁴⁶, ni la desviación para realizar alguna compra⁴⁷, ni en el supuesto de aquél que permanece poco más de media hora tomando unas copas con otros compañeros de trabajo⁴⁸ o emplea cuarenta minutos en asearse tras acabar el trabajo y otros treinta minutos en tomar un refresco en un bar situado en el trayecto de vuelta a su domicilio⁴⁹ o cuando se sale antes de la hora prevista para visitar a un familiar enfermo⁵⁰. Por el contrario, sí se ha considerado que se ha producido la ruptura del elemento cronológico cuando un trabajador tras una fiesta realizada en el centro de trabajo, decide continuarla en otro lugar antes de volver a su domicilio realizando una parada de más de una hora desde la salida de la empresa, o cuando transcurre un tiempo considerable sin que se haya podido

⁴⁰ KAHALE CARRILLO, D.T.: “Nuevas notas al accidente de trabajo in itinere”, cit., pág. 16.

⁴¹ STS 27-06-1957.

⁴² CAVAS MARTÍNEZ, F., FERNÁNDEZ ORRICO, F.J.: “La cobertura de las contingencias profesionales en el sistema español de Seguridad Social”, Aranzadi, Pamplona, 2006, pág. 40.

⁴³ STS 04-12-1965 (RJ 350).

⁴⁴ STS 22-04-1966 (RJ 2152).

⁴⁵ STS 1-2-1972 (RJ 438).

⁴⁶ STS 16-12-1971 (RJ 4919).

⁴⁷ STS 28-12-1973 (RJ 4858).

⁴⁸ STS 10-4-1975 (RJ 1436).

⁴⁹ STS 9-04-1969 (RJ 1913).

⁵⁰ STS 13-10-1981(RJ 3915).

comprobar la causa del retraso⁵¹. Tampoco será laboral el accidente que ocurra cuando el trabajador abandona su puesto de trabajo sin autorización⁵².

El margen temporal dentro del cual ha de producirse el evento dañoso para su calificación como accidente de trabajo *in itinere* dependerá razonablemente de la distancia a cubrir, del medio de transporte utilizado y de las restantes circunstancias o condiciones conexas que incidan en el desplazamiento, como puedan ser la densidad del tráfico, desvíos por obras u otro motivo, etc.⁵³.

3.3. Requisito mecánico

El desplazamiento puede realizarse a través de cualquier medio de transporte habitual (transporte público, medios privados, incluso a pie) cuyo uso no depare ningún riesgo grave e inminente⁵⁴. No es preciso que el trabajador utilice siempre el mismo modo de transporte «*sino que se emplee el medio de transporte normal de los utilizados corrientemente*»⁵⁵.

En realidad este elemento constituye un requisito que podría quedar incluido dentro del elemento topográfico al comprender éste lo que el itinerario habitual significa, incluido no sólo el trayecto, sino el medio y la forma en que se realiza. El trabajador en este caso, debe desplazarse utilizando un medio de transporte racional y adecuado para salvar la distancia entre su domicilio y el lugar de trabajo y viceversa. En este caso, cuando la empresa facilite un medio de transporte colectivo adecuado⁵⁶, sin perjuicio del uso excepcional de otros medios, salvo prohibición expresa, fundada y razonable por parte de aquélla⁵⁷. Ha de quedar subrayada la racionalidad, pues en este sentido, una prohibición expresa, y aún reiterada, no puede tener ningún efecto si no es razonable, dado que lo contrario proporcionaría un simple sistema de exoneración⁵⁸, pues no se puede negar por el empresario «*el innegable derecho que los trabajadores tienen de usar los (medios de transporte) que racionalmente sean adecuados a las necesidades de los desplazamientos*»⁵⁹. Será preciso a estos efectos profundizar en el fundamento de la prohibición para poder pronunciarse sobre su vinculatoriedad, de modo que sólo serán vinculantes las prohibiciones por «*causas razonables y atendibles*»⁶⁰, careciendo de validez las abusivas o injustificadas. En concreto, no puede el empresario⁶¹ limitar los medios de locomoción cuando «*no ofrezca medio alternativo de transporte, ni exista otro de carácter público que fuera practicable*»⁶²,

⁵¹ STS 11-11-1969 (RJ 4768).

⁵² STS 18-10-1971 (RJ 3983).

⁵³ CAVAS MARTÍNEZ, F., FERNÁNDEZ ORRICO, F.J.: “La cobertura de las contingencias profesionales en el sistema español de Seguridad Social”, cit., pág. 40.

⁵⁴ STS 4-03-1960 (RJ 1077).

⁵⁵ STS 22-03-1969 (RJ 1867).

⁵⁶ STS 24-01-1980 (RJ 620).

⁵⁷ STS 22-12-1987 (RJ 9019).

⁵⁸ ALONSO OLEA, M.: “Accidente de tráfico y accidente de trabajo”, *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, núm. 79, Madrid, 2002, pág. 364.

⁵⁹ STS 28-12-1962 (RJ 282).

⁶⁰ STS 24-01-1980 (RJ 620).

⁶¹ CAVAS MARTÍNEZ, F.: “El accidente *in itinere*”, Tecnos, Madrid, 1994, pág. 41.

⁶² STS 12-12-1963 (RJ 4720).

ni cuando el medio utilizado por el trabajador sea acorde con las necesidades del desplazamiento y no agrave innecesariamente los riesgos⁶³, ni cuando el empresario prohíba el uso de medios de transporte comúnmente generalizados⁶⁴. Es adecuado, sin duda, el medio de transporte en helicóptero utilizado para trasladarse a una plataforma petrolífera en el mar⁶⁵.

Sin embargo, se ha considerado inadecuado el transporte en motocicleta por una vía sin asfaltar cuando existe un medio de transporte facilitado por la empresa⁶⁶, o cruzar un río a nado si el trayecto se hacía normalmente a través de puentes o barca existentes⁶⁷.

En cuanto al comportamiento del trabajador en el uso de los medios de transporte, la jurisprudencia suele apreciar que no se rompe el nexo causal por la mera infracción de normas del código de circulación, pero sí cuando concurre imprudencia temeraria o la conducción de vehículos en estado de embriaguez⁶⁸.

3.4. Requisito topográfico

Requiere la utilización del trayecto normal y habitual para cubrir el desplazamiento, si bien un mínimo desvío se considera que no es relevante para romper el nexo de causalidad. Se hace mención al trayecto que debe conectar el domicilio del trabajador con el lugar de trabajo por cuyo motivo debe ser el idóneo de modo que, un desplazamiento en condiciones no usuales o habituales, rompería la conexión con el trabajo. Así, el desplazamiento debe responder a patrones usuales de convivencia o comportamiento del común de las gentes para que no exista ruptura del nexo causal⁶⁹ por cuyo motivo debe realizarse en la forma y con los medios habituales.

Resulta patente que el accidente ha de producirse en el trayecto, circunstancia que excluye tanto el punto de partida como el de llegada, ya sea el domicilio o el laboral. El camino adecuado no ha de ser de forzosamente el más corto sino «*el normal y corriente o el más habitualmente utilizado*»⁷⁰, toda vez que el trabajador puede realizar el trayecto «*con alguna desviación para verificar alguna compra o cualquier otra diligencia, sin que esto signifique, necesariamente, que no se haya dirigido a su domicilio*»⁷¹. No impedirá el carácter laboral del accidente la elección de un trayecto más largo, de menor intensidad de tráfico y de mejor firme⁷², no siendo preciso que el desplazamiento sea siempre el mismo

⁶³ STS 2-11-1962 (RJ 4911).

⁶⁴ STS 28-12-1962 (RJ 282).

⁶⁵ STS 20-04-1981 (RJ 1761).

⁶⁶ STS 20-02-1971 (RJ 2532).

⁶⁷ STS 28-02-1958 (RJ 713).

⁶⁸ CAVAS MARTÍNEZ, F., FERNÁNDEZ ORRICO, F.J.: “La cobertura de las contingencias profesionales en el sistema español de Seguridad Social”, cit., pág. 40.

⁶⁹ STS 21-5-1984 (RJ 3034).

⁷⁰ STS 22-01-1962 (RJ 29).

⁷¹ Vid. la STS 28-12-1973 (RJ 4858) comentada con anterioridad.

⁷² STS 18-02-1969 (RJ 633).

pudiendo adaptarse a las condiciones del tráfico para evitar embotellamientos. En el ejemplo expresivo de DUPEUYROUX no es lo mismo detenerse para comprar el pan que ir al cine⁷³.

No constituirá un trayecto adecuado vadear el río⁷⁴; utilizar un camino más largo y totalmente diferente al habitual sin razones que obligaran a ello⁷⁵, o el que presenta más riesgos⁷⁶. El desplazamiento en medio de transporte no permitido por la empresa se ha valorado como elemento que impide apreciar la existencia de accidente *in itinere*, máxime si se transita por camino no habitual y sin que conste que se dirigiera al trabajo⁷⁷. Tampoco se considera accidente de trabajo el de circulación sufrido por un trabajador cuando acompañaba a otra persona, ajena al trabajo, a su domicilio⁷⁸ después de terminar su jornada⁷⁹, ni el del trabajador, aún con autorización de la empresa, que se desplaza en horario laboral a realizar una gestión privada.

Se desprende del propio enunciado legislativo que el accidente ha de producirse en el trayecto, no en el domicilio, ni en lugar de trabajo, de manera que el accidente ocurrido en el domicilio será un accidente común mientras que el que ocurre en el trabajo tendrá la calificación de accidente de trabajo ordinario. El domicilio del trabajador, por tanto, ocupa un lugar referente fijando la jurisprudencia en multitud de ocasiones el mismo como punto de salida o de partida, de origen y de destino.

4. LA NUEVA DOCTRINA CONTENIDA EN LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA, DE FECHA 12 DE JUNIO DE 2014, Y LA INNOVACIÓN EN EL ELEMENTO MECÁNICO

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, de fecha 12 de junio de 2014, aporta una interpretación novedosa respecto del elemento mecánico, uno de los elementos configuradores del accidente *in itinere*. En la indicada sentencia se valora el uso de un patinete como transporte autorizado utilizado por un trabajador en el trayecto de vuelta entre el trabajo y su domicilio.

Ciertamente, se echa en falta una mayor precisión a la hora de describir los elementos que configuran la calificación de un accidente como producido *in itinere*. La sentencia comentada a la hora de reproducir los hechos probados contenidos en la sentencia del Juzgado *a quo* se limita a precisar en el hecho probado segundo que el accidente se describe en el parte de accidente y que «*éste se produjo cuando el trabajador iba en patinete a su casa y se cayó, causándose fractura de bennet en el brazo derecho*».

⁷³ DESDENTADO cita así al autor francés. “Comentario al artículo 115 LGSS. Concepto del accidente de trabajo”, cit., pág., 1105.

⁷⁴ STS 16-06-1965 (RJ 4274).

⁷⁵ STS 11-11-1975 (RJ 4296).

⁷⁶ STS 22-12-1987 (RJ 9019).

⁷⁷ STS 22-12-1987 (RJ 9019).

⁷⁸ CAVAS MARTÍNEZ, F., FERNÁNDEZ ORRICO, F.J.: “La cobertura de las contingencias profesionales en el sistema español de Seguridad Social”, cit., pág. 41.

⁷⁹ STS 28-02-2001 (RJ 2826), RCUUD núm. 3493/1999.

Se ha de tener presente que en tanto que no opera en este tipo de accidentes la presunción de laboralidad del párrafo 3 del artículo 115 de la Ley General de Seguridad Social corresponde al trabajador acreditar las circunstancias configuradoras de la contingencia profesional. Hemos de suponer que así fue en el juicio de instancia si bien, lamentablemente, la sentencia en sus hechos probados no fue lo suficientemente explícita como para desarrollar argumentalmente y con suficiencia todos los requisitos característicos del accidente *in itinere*. Después en su fundamentación jurídica el tribunal de suplicación sí tuvo la precaución de citar la doctrina jurisprudencial existente al respecto reproduciendo el juego de detalles que no vino previamente recogido y de forma adecuada en la relación de hechos probados.

Parece ser que la intención del trabajador cuando realiza el desplazamiento consistía en desplazarse desde el trabajo a su domicilio. Sin embargo no consta otro dato concreto distinto a la emisión del parte de accidente laboral por parte de la empresa por cuyo motivo resulta difícil constatar que efectivamente la finalidad de un trayecto –*primer requisito del accidente in itinere*–, cuyos perfiles se desconocen, coincide con los requerimientos del accidente *in itinere*.

En cuanto al elemento cronológico la omisión en la sentencia a este elemento temporal en que se produce el accidente es total. No sabemos cuál es el horario de trabajo, no sabemos cuál fue el momento puntual en que el día del suceso se produce la salida del trabajo, ni en qué momento se produce el accidente ni cuál es el tiempo que en promedio se tarda en llegar desde el lugar de trabajo al domicilio. Falta, pues, la concreción de un dato muy relevante que podía –o no– haber contribuido a la calificación del suceso como accidente de trabajo en función de que el tiempo transcurrido desde la salida del trabajo se incardinara dentro de unos parámetros razonables en la medición del tiempo transcurrido.

El tercer elemento a debate es el topográfico que vendría a definir el trayecto que ha de seguirse para conectar la localización de la empresa y el domicilio del trabajador. Tampoco se conoce si el trabajador seguía el trayecto adecuado para desplazarse desde el trabajo a su vivienda, no sabemos si era el más apropiado para conectar un lugar y otro y, ni siquiera, si se encontraba en la trayectoria descrita. De nuevo nos topamos con un elemento constitutivo del accidente *in itinere* cuya verificación podía –o no– contribuir a la confirmación o el descarte de su concurrencia.

Dejamos para el final el cuarto elemento que centra la argumentación del Tribunal y que constituye la particular novedad de la doctrina discutida. Se trata del elemento mecánico, del medio de transporte utilizado para realizar el desplazamiento y que no es otro que el patinete.

Ciertamente debe llamarse la atención acerca de que la idoneidad del patinete como medio de transporte es algo ciertamente controvertido. No se puede ocultar que con frecuencia a la hora de diferenciar medios idóneos de los no adecuados se ha hecho referencia explícita ejemplificadora al monopatín o al patinete como medios inadecuados por la acrecentada peligrosidad que su uso puede comportar, particularmente si su uso se lleva a cabo por la calzada o el lugar destinado al paso de vehículos a motor.

Sin embargo, puede advertirse cómo la sentencia asume otros argumentos a tener en cuenta que pueden hacer viable la consideración del patinete –y por extensión los patines y el monopatín– como medio de transporte adecuado. Comienza por considerar la permisividad que a este respecto se deduce de la ordenanza municipal de Barcelona –ciudad que parece corresponderse con la competencia territorial del Juzgado que conoce en primera instancia– ciudad que permite la circulación por las aceras de patines, monopatines y patinetes a los que no considera vehículos. Sin perjuicio de que se trae, en sentido contrario, a colación la ordenanza de Valencia que prohíbe la circulación de dichos medios de transporte lo cierto es que la ordenanza municipal de Barcelona constituye un primer indicio favorable a la válida consideración del patinete como medio adecuado para desplazarse.

A continuación, prosigue la sentencia destacando el cambio en los hábitos sociales en los que se apuesta por medios de transporte no contaminantes y respetuosos con el medio ambiente como pueda ser la bicicleta u otros medios novedosos entre los cuales habría de incluirse el monopatín, el patinete y los patines. Tal novedad, se afirma, es socialmente aceptada sin rechazo en la medida en que no suponga molestias o riesgos adicionales para los demás viandantes.

Se añade que no se aprecia ningún obstáculo para considerar idóneos los elementos descritos en relación al desplazamiento entre el centro de trabajo y el domicilio habitual. Se subraya además que resulta sensiblemente más peligroso el uso en ciudad de la bicicleta, en la medida en que la misma ha de circular por el asfalto en concurrencia con vehículos a motor, frente a los que no dispone de protección en caso de colisión, en tanto que el uso del patinete o monopatín –en aquellos lugares autorizados, como es el caso de Barcelona– ha de realizarse por lugares sin la concurrencia de vehículos a motor. Se considera en definitiva que en la medida en que estos «*artefactos*» se utilicen estrictamente para el desplazamiento –sin pretender alargar su uso con fines de esparcimiento– no deben acarrear ningún perjuicio a priori, en la medida en que el desplazamiento se acortará y no ha de ser necesariamente más peligroso si se utilizan prudentemente.

La sentencia comentada aprovecha el «*viento a favor*» de la reciente y expansiva doctrina del Tribunal Supremo en materia de accidente de trabajo. En concreto de la sentencia de 26 de diciembre de 2013, recurso 2315/2012, en la que se considera accidente *in itinere* el desplazamiento llevado a cabo en fin de semana desde el domicilio familiar al domicilio que por razones de trabajo se mantiene durante la semana, interpretando extensivamente el elemento teleológico al considerar que el desplazamiento –no estrictamente entre domicilio y lugar de trabajo– se produce determinado por el trabajo y viene impuesto por las nuevas condiciones económicas y sociales que obligan a aceptar trabajos lejos del domicilio donde queda fijada la unidad familiar.

5. CONCLUSIONES

La sentencia que se comenta abre un nuevo criterio expansivo que permite interpretar de forma extensiva el requisito mecánico en el accidente *in itinere*. Se viene a considerar, en definitiva según se describe en su fundamentación jurídica que el uso del patinete tiene como finalidad principal un rápido desplazamiento desde el centro del trabajo al domicilio habitual por lo que se concluye que debe considerarse como medio de transporte idóneo, con inclusión en el concepto de accidente *in itinere*. Se contrapone a esta situación el uso para

fines distintos del medio reseñado, si se interrumpe el trayecto para fines lúdicos o deportivos. En tal caso, obvio resulta que quedaría excluida la posibilidad de incardinar la situación discutida dentro del ámbito del accidente *in itinere*.

En cualquier caso, entiendo que se debe incidir por parte de los tribunales en la constatación en los hechos probados de los cuatro elementos que definen el accidente *in itinere*, dado que puesto que no opera la presunción del párrafo 3º del artículo 115 de la Ley General de la Seguridad Social se han de articular medios probatorios al respecto constatándose cada uno de los mismo a los efectos de verificar si estamos en presencia de un accidente calificable como *in itinere*.

